Tilburg, tijdschrift voor geschiedenis, monumenten en cultuur

Jaargang 17

nummer

2

september 1999



Spoorrails naar Tilburgs water

Koning Willem II en Tilburg

Politie tijdens bezetting

Tilburg kort

f 8,50

Tilburg,

tijdschrift voor geschiedenis, monumententen en cultuur
Verschijnt driemaal per jaar.

Jaargang 17, nr. 2
september 1999

Uitgave
Stichting tot Behoud van Tilburgs Cultuurgoed
K.v.K.: S 41096029 • ISSN: 0168-8936

Redactie
Henk van Doremalen
Ronald Peeters

Vormgeving
Ronald Peeters
Bart Gladdines

Stukken voor de redactie te zenden aan redactiesecretariaat t.a.v. Ronald Peeters Montfortanenlaan 96 5042 CX Tilburg.

Abonnementen
Jaarabonnement f 27,50
instellingen en bedrijven f 32,50
Losse nummers verkrijgbaar in de boekhandel (f 8,50).
Abonneren door overmaking op de rekening van de Stichting tot Behoud van Tilburgs Cultuurgoed te Tilburg

Gironummer 5625554
AMRO-bank rek.nr. 42.81.63.343
onder vermelding van 'abonnement 1999'

Foto's
Indien niet anders vermeld: Fotocollectie van het Gemeentearchief Tilburg.
Omslagfoto: Loskade Goirke Kanaaldijk jaren twintig

Opmaak en druk
Drukkerij-Uitgeverij H. Gianotten B.V., Tilburg

Ten geleide

Over de geschiedenis van het openbaar vervoer in Tilburg heeft Jacob H.S.M. Veen reeds enkele bijdragen in 'Tilburg' geschreven; de laatste in 1992. In het nummer dat nu voor u ligt schrijft hij over de totstandkoming van het Wilhelminakanaal en de losplaatsen Goirke Kanaaldijk en Oude Molenbochtstraat. Vervolgens gaat zijn artikel in op de door de gemeente en verschillende bedrijven noodzakelijk geachte combinatie van railvervoer en scheepvaart. Uiteindelijk resulteerde dit niet in een aansluiting op het spoorwegnet maar in de aanleg van een goederentramspoor vanaf de Oude Lind naar de Goirke Kanaaldijk in april 1920. De lijn heeft er tot januari 1937 gelegen. Er staat thans nog een gebouwtje dat eraan herinnert.

Op 17 maart 1999 was het 150 jaar geleden dat koning Willem II in Tilburg is overleden. De gemeente Tilburg herdacht dit door een tentoonstelling in het Gemeentearchief, de uitgave van een boekje en een symposium over de betekenis van Willem II, gehouden in het Paleis-Raadhuis. Oud-gemeentearchivaris Gerard Steijns was een van de inleiders. Zijn geannoteerde inleiding wordt in dit nummer gepubliceerd.

In 'Tilburg' werden in het verleden omvangrijke boekbesprekingen als volwaardig artikel gepubliceerd. Zo ook de bijdrage van Ad de Beer, die als derde artikel in dit nummer voorkomt. Zijn uitvoerige bespreking van het proefschrift van D.M. de Jaeger over de houding van de Nederlandse politie tijdens de Tweede Wereldoorlog in de grote steden van Noord-Brabant was dat zeker waard.

'Tilburg kort' ten slotte geeft weer veel nieuws over recent verschenen publicaties over Tilburg. Voortaan zullen ook meer vermeldingen en boekbesprekingen over de tot de gemeente Tilburg behorende dorpen Berkel-Enschot en Udenhout in deze rubriek verschijnen.

De redactie

Inhoud

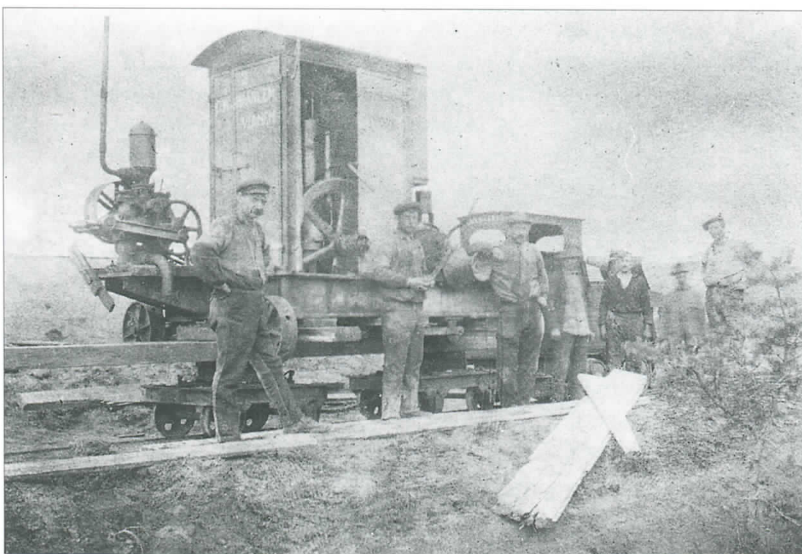
Spoorrails naar Tilburgs water

Jacob H.S.M. Veen *

*Jacob H.S.M. Veen (1943) publiceerde eerder in het tijdschrift 'Tilburg' over het openbaar vervoer in Tilburg en omgeving (1984, 1986, 1988 en 1992). Hij schreef ook enkele boeken over openbaar vervoer, onder andere 'Sporen over de Heuvel. De geschiedenis van de spoorwegen in en om Tilburg'(1988) en was eindredacteur en auteur van 'Tilburgse Tijdingen. Tijdschrift voor het openbaar vervoer in Midden-Brabant'.

Het zal niemand verbazen als hij leest of hoort dat er in ons waterrijke land met zijn vele goedbevaarbare rivieren en kanalen veel punten waren waar railvervoer en scheepvaart elkaar raakten. Na enige aanvankelijke aarzeling bij de eerste spoorwegmaatschappijen ontstonden al spoedig in veel plaatsen, zodra zij op het spoorwegnet werden aangesloten, zogenaamde 'spoorweghavens'.

Dit waren havenkommen die in verbinding stonden met een rivier of kanaal met op de kaden spoorrails, zodat gemakkelijk, al dan niet met behulp van kranen, vanuit het schip op de goederenwagen of omgekeerd overgeladen kon worden. Vooral in de tweede helft van de 19e en in het begin van de 20e eeuw, toen de vrachtschepen vrijwel nog niet gemotoriseerd en dus zeer langzaam waren en de trein al snel was, werd hiervan veel gebruikgemaakt. En wanneer er geen mogelijkheid was om een aparte spoorweghaven aan te leggen werden rails naar de altijd wel aanwezige loskades aan het kanaal of de rivier gelegd. Ook de vanaf 1879 in opkomst zijnde stoomtramwegen beschikten veelvuldig over spooraansluitingen naar loskaden.



Bij de aanleg van het Wilhelminakanaal werden naast handkracht ook veelvuldig mechanische werktuigen ingezet. Onder meer betrof dit smalspoortreintjes voor het zandvervoer. Op deze foto, die omstreeks 1920 gemaakt moet zijn, werden deze treintjes al door de pas sinds enkele jaren gefabriceerde diesellocomotiefjes getrokken (coll. Gemeentearchief Tilburg).

Kanaalverbinding met Tilburg

Toen Tilburg in 1863 zijn eerste spoorlijn, die naar Breda, kreeg, lag de stad niet aan bevaarbaar water. Eén van de voordelen van deze railverbinding was dan ook dat nu de bulkgoederen als steenkool per trein van de haven van Breda naar de opkomende industriestad vervoerd konden worden. Voordien gebeurde dit per paard-en-wagen vanaf de Waalwijkse haven, de haven die qua afstand het dichtst bij de stad lag. Deze methode van wegtransport was duur, mede door haar geringe capaciteit, en langzaam. De snelheid kwam vaak nauwelijks boven de 5 kilometer per uur uit, terwijl die van een zeilend vrachtschip vaak nog het dubbele was. Bovendien had dit een veel grotere capaciteit. Scheepvaart is dan ook voor het vervoer van bulkgoederen die geen haast hebben het goedkoopste transportmiddel.

Al op het einde van de 18e eeuw waren er plannen voor een kanaalverbinding naar Tilburg. In 1794 werd de route geprojecteerd vanaf de Amer via de Donge en 's Gravenmoer naar de Oude Warande bij Tilburg. Ten gevolge van de Franse bezetting van ons land in het volgende jaar zag men geen mogelijkheden tot realisatie. Toch bleef de wens voor een scheepvaartverbinding in Tilburg leven en werd deze bij gelegenheid bij het landsbestuur naar voren gebracht. Zo ook bij koning Lodewijk Napoleon tijdens diens bezoek aan de stad op 7 april 1809. Deze beloofde zich voor het kanaal in te gaan zetten, maar door zijn troonsafstand in het volgende jaar kwam hiervan niets. Ook bij het bezoek van koning Willem I op 29 juni 1829 greep Tilburg zijn kans en aanvankelijk met succes. Verbazingwekkend is dit niet. Deze vorst liet in zijn regeerperiode wel meer waterwegen aanleggen, o.a. de Zuid-Willemsvaart. De koning gaf opdracht voor het kanaal vanaf de Donge via 's Gravenmoer naar Tilburg en waar nodig verbetering van de bevaarbaarheid van deze rivier. Zelfs werd bij 's Gravenmoer al met het graven begonnen, maar ten gevolge van de Belgische afscheiding werden de werken stopgezet. Pas op initiatief van koning Willem II, natuurlijk weer op verzoek van Tilburg, werd het project opnieuw opgenomen. Zijn vroegtijdige dood zorgde ervoor dat het bij plannen bleef, ook al duurde het nog tot 1857 voordat deze werden opgegeven.[1]



Hoge gasten met hoed en toeschouwers met pet bij de opening van het geheel voltooide Wilhelminakanaal op 4 april 1923. Achter de hoge heren de feeststoomboot (coll. Gemeentearchief Tilburg).

Ten gevolge van de wijziging van het Nederlandse staatsbestel in 1848, waarbij de macht van de koning aanzienlijk werd beknot, had het geen zin meer om de landsvorst voor economische plannen te winnen. Het ging nu om de volksvertegenwoordigers. In 1867 kwam het lid van Provinciale Staten van Noord-Brabant, J. van der Griendt, van beroep aannemer, met het voorstel om geld uit te trekken voor onderzoek voor een kanaalverbinding van Tilburg naar de Zuid-Willemsvaart. Dit voorstel werd door de provincie aangenomen en een jaar later uitgebreid met een onderzoek naar een kanaal van Tilburg naar de Amer. In 1872 was het onderzoek voltooid en kwam de provincie met het voorstel er een provinciaal kanaal, met subsidie van het Rijk en de betrokken gemeenten, van te maken. Helaas weigerde de Tweede Kamer in 1878 de rijkssubsidie met één stem meerderheid. Elf jaar later, in 1889, ondernam de provincie een nieuwe poging en stelde zij 2000 gulden beschikbaar voor een nieuw onderzoek. Dit resulteerde in een voorstel van de hoofdingenieur van provinciale waterstaat voor een kanaal met als route Zuid-Willemsvaart bij Lieshout - Oirschot - Tilburg - Oosterhout - Donge ten zuiden van Geertruidenberg. De geschatte aanlegkosten zouden bijna *f* 5.000.000 bedragen. Ook nu weer moesten het Rijk en de betrokken gemeenten bijdragen, waarop Tilburg in 1890 het besluit nam om *f* 500.000 ter beschikking te stellen. Uiteindelijk besliste de minister van Verkeer en Waterstaat dat het een rijkskanaal zou worden met provinciale en gemeentelijke bijdragen. Tevens moesten de benodigde gronden gratis ter beschikking worden gesteld. Inmiddels was het 1904 geworden en waren ten gevolge van prijsstijgingen de begrote kosten opgelopen tot ongeveer *f* 7.500.000. Hiervan moest de provincie een fors bedrag, namelijk *f* 1.800.000 voor haar rekening nemen, waarmee Provinciale Staten op 9 februari 1904 akkoord ging. De wet tot de bouw van het Wilhelminakanaal werd op 17 juni 1905 getekend (Stb. 1905, nr. 212).[2]

De aanleg van het kanaal verliep aanvankelijk voorspoedig. In 1912 kwam het eerste deel van de Donge tot Oosterhout gereed, maar door de Eerste Wereldoorlog met zijn materiaalschaarste duurde het tot 1 mei 1919 voordat het gedeelte tot de losplaats Lijnsheike, nu Goirke Kanaaldijk, in gebruik kon worden genomen. Twee jaar later kon men doorvaren tot de losplaats Oude Molenbochtstraat. De verdere doortrekking liet even op zich wachten, omdat de spoorbrug in de lijnen Tilburg - 's-Hertogenbosch en Tilburg - Boxtel nog niet gereed was. Hier moest tevens de lijn naar 's-Hertogenbosch, die in die tijd iets noordelijker liep dan thans, worden omgelegd. Op 4 april 1923 was het gehele kanaal gereed inclusief de zijtak naar de Piushaven. Uiteindelijk had het *f* 24.000.000 gekost, meer dan het drievoudige van de oorspronkelijke raming.[3]

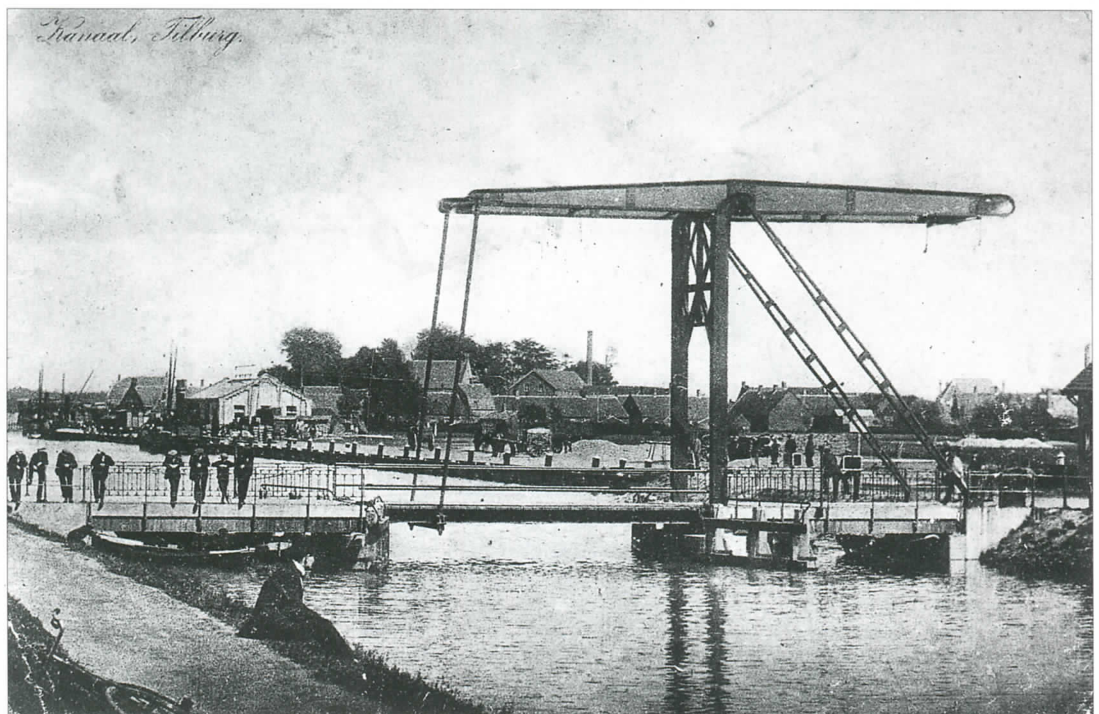
Railverbinding met Wilhelminakanaal

Vanzelfsprekend wilde ook de gemeente Tilburg voordeel trekken uit de combinatie van railvervoer en scheepvaart. Op 16 november 1915 schreef het gemeentebestuur dan ook naar de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) te Utrecht, die de spoorlijnen rondom de stad exploiteerde, of zij genegen was een zijlijn aan te leggen naar de losplaats

Oude Molenbochtstraat. De SS had hier wel oren naar. Zij keek zelfs verder en wilde de lijn naar het kanaal zien als een stamlijn waarop zijlijnen naar nieuwe in deze buurt te vestigen fabrieken konden aansluiten. Daarom vond zij het nodig dat langs het kanaal een driesporig emplacement zou worden gebouwd, te weten een losspoor, een spoor voor het verwisselen van de lege en volle wagens en een derde spoor voor het omrijden van de locomotieven. Bij de aanleg van deze stamlijn zou gebruikgemaakt kunnen worden van het aan de stadskant van het kanaal liggende gedeelte van de spoorlijn naar 's-Hertogenbosch, dat vrijkwam door de omlegging van deze lijn in verband met de kanaalaanleg.[4] Ten gevolge van de tijdomstandigheden (de Eerste Wereldoorlog) bleef de zaak even rusten, maar in april 1919 nam de gemeente de zaak opnieuw op. Na overleg tussen de directeur van Publieke Werken en de spoorwegdirectie te Utrecht kwamen nu twee varianten voor de havenspoorlijn op tafel. De eerste was het oorspronkelijke plan uit 1915, terwijl de tweede een plan voor een iets meer landinwaarts gelegen spoorlijn inhield. De gemeentelijke functionaris was voorstander van het tweede plan. Hij verwachtte weinig van overslag van spoorwagens op schepen en omgekeerd, maar zag de lijn voornamelijk dienstdoen ten behoeve van de industrie. Het gemeentebestuur hield echter aan het oorspronkelijke plan vast.[5]

Ook diverse Tilburgse bedrijven hadden behoorlijk wat belangstelling voor de havenlijn. Van die kant kwamen zelfs voorstellen om vanuit de nieuwe lijn ook een aansluiting te maken naar de Piushaven. Deze zou dan langs het Wilhelminakanaal onder de spoorbruggen door moeten lopen en met een bocht op de noordelijke havendijk uitkomen. Het gemeentebestuur was hier tegen. Zij had voor het gebied tussen de haven, het kanaal en de spoorlijn naar Boxtel een 'betere woonwijk' gepland en vreesde dat, wanneer hier een railverbinding kwam, bedrijfsvestiging op deze plaats niet te verhinderen zou zijn.[6] Maar de lijn naar de Oude Molenbochtstraat wilde zij wel. De benodigde gronden waren echter niet alle eigendom van de gemeente, waardoor de voortgang werd vertraagd. Dit had een klacht van de hier nieuwgevestigde Tilburgsche Katoenspinnerij tot gevolg. Deze textielfabriek was van mening dat, toen zij de grond in erfpacht verkreeg, hierbij ook de mogelijkheid van spooraansluiting inbegrepen was. De gemeente stelde hiertegenover dat voor spooraansluiting geen garantie was gegeven, maar dat alleen was toegezegd dat men zou proberen hier een stamlijn te krijgen.

Eind september 1922 stuurde de N.V. Nederlandsche Spoorwegen, die inmiddels de exploitatie van het gehele spoorwegnet van de vroegere particuliere maatschappijen als de SS op zich genomen had, een plan met tekening voor een driesporig emplacement in. Naar de zin van de directeur van Publieke Werken was dit veel te uitgebreid. Twee sporen waren naar zijn mening genoeg en aan een goederenstation aldaar was geen behoefte. Naar zijn mening lag het te ver van de stad af. Bovendien waren de kosten veel lager, namelijk de aanlegkosten (excl. grondverwerving) *f* 50.000 in plaats van *f* 5.000 en de jaarlasten *f* 6.000 in plaats van *f* 8.000.[7]



Op de Goirke Kanaaldijk lag langs het Wilhelminakanaal een tramspoor van de tramlijn naar Waalwijk waar goederen op boten overgeladen konden worden. Op deze foto uit het begin van de jaren '20 is dit links bij de loods achter de mannen op de brug in de Stokhasseltsche Kerkstraat (nu de Waalstraat) te zien (coll. Gemeentearchief Tilburg).

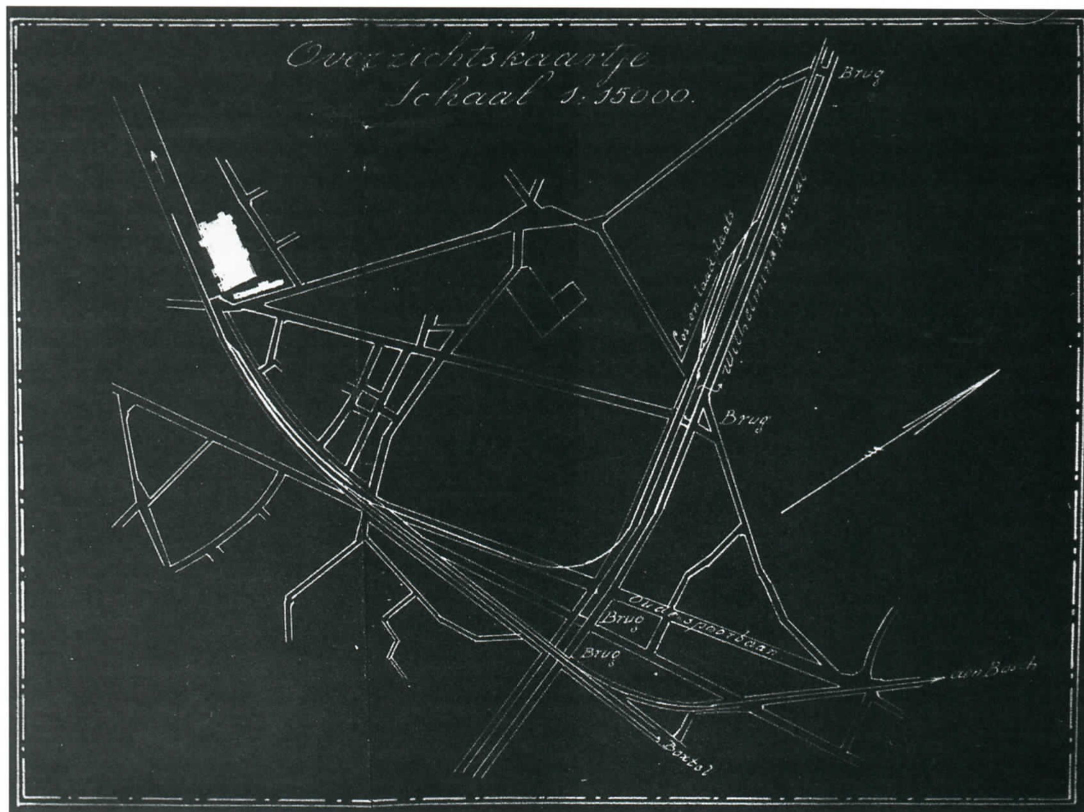
Inmiddels had zich in de stad een 'comité voor haven- en kanaalraccordementen' gevormd. Dit comité, bestaande uit handelaren, fabrikanten en enkele politici, vond de havenlijn van levensbelang. In feite waren de leden hun tijd al ver vooruit. Zij voorzagen verplaatsing van op allerlei plaatsen in de stad gevestigde fabrieken naar bedrijventerreinen en hadden hiervoor, wat men later zou noemen, milieutechnische redenen. Daarbij zou de kanaalzone grote aantrekkingskracht uitoefenen. Op 14 juli 1923 dienden zij bij het gemeentebestuur een adres in waarin het bovenstaande werd verwoord en vroegen zij de havenlijn zelfs door te trekken tot bij de huidige brug in de Oude Lind.[8] Hoewel achter de schermen aan het project werd doorgewerkt, duurde het tot 1925 voor het college van burgemeester en wethouders in samenwerking met het comité met een uitgewerkt plan kwam. Het was nu de bedoeling om een NV te vormen die de havenlijn zou financieren en de opbrengsten van de spooraansluiting zou ontvangen. De gemeente nam hierbij de helft van de aanlegkosten en de volledige jaarlijkse kosten voor de huur van de rails en wissels en het onderhoud van de baan voor haar rekening. Ook de Tilburgsche Katoenspinnerij was nog steeds zeer geïnteresseerd en wilde voor *f* 5.000 in de NV deelnemen. Wel verbond zij hieraan de voorwaarde dat het gehele benodigde kapitaal er moest komen. Alleen bleek de verdere animo niet zo groot meer, en in oktober 1926 besloot het gemeentebestuur om voorlopig maar een afwachtende houding aan te nemen.[9]

Een nieuw initiatief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Tilburg e.o. uit 1930 strandde op de houding van de NS, die weinig heil meer in het project zag. Maar drie jaar later leek de kans op verwezenlijking van de havenspoorlijn plotseling groot. De NV Oliehandel v/h Van Vollenhoven en Smulders ontwikkelde plannen voor een grote olieopslagplaats bij het Wilhelminakanaal. Hiervoor leek een terrein even ten noorden van de spoorbrug het meest gewenst. Bovendien zou dit via de geprojecteerde havenlijn spooraansluiting kunnen krijgen. Nu was de NS wel bereid om het project uit te voeren. Het Tilburgse gemeentebestuur probeerde nu via deze 'trekker' haar oude plan alsnog te realiseren, maar de industrie toonde weinig of geen belangstelling. Alleen de Katoenspinnerij, Wassing's haven- en transportbedrijf en de NV Houthandel v/h Key toonden nog belangstelling, mits de kosten in verhouding stonden tot het verwachte nut. Hierop haakte de gemeente Tilburg af.[10] Twee jaar later bleek dat Van Vollenhoven en Smulders in feite gehandeld had in opdracht van de NV Olie-Handelsvereniging te Rotterdam. Deze benaderde nu zelf de gemeente met haar plannen voor een olieopslagplaats. Maar omdat de gemeente, mede vanwege bezwaren van de Tilburgsche Katoenspinnerij, geen hinderwetvergunning wilde afgeven, moest zij het volgende jaar het project opgeven.[11]

Zo kwam er in Tilburg nooit een aansluiting van een spoorlijn op de waterweg tot stand. En of deze er nog ooit zal komen is de vraag. Wel zouden er vage plannen zijn voor het doortrekken van de stamlijn op het industrieterrein Loven naar de haven aldaar, maar tot op heden werden deze niet verwezenlijkt. Slechts de stoomtram zou slagen waar de spoorwegen faalden.



Het tramspoor op de Goirke Kanaaldijk met goederenwagens van de tram naar Waalwijk tussen de loods en de schepen in het Wilhelminakanaal. De foto geeft de situatie in het begin van de jaren '20 weer (coll. Gemeentearchief Tilburg).



Tekening van de ontworpen spoorlijn naar de losplaats aan de Lovense Kanaaldijk bij de Molenbochtstraat. Duidelijk is te zien dat het eerste deel van deze lijn over het oorspronkelijke tracé van de spoorlijn naar 's-Hertogenbosch (nu de Insulindestraat) had moeten lopen. Tekening: Archief Gemeentesecretarie Tilburg 1908 - 1937, doss. 1922I S 056/1.

Goederentramspoor aan de Goirke Kanaaldijk

Hoewel het Wilhelminakanaal in 1914 nog lang niet tot Tilburg bevaarbaar was, vroeg in dat jaar de tramwegmaatschappij 'Vicinaux Hollandais', in ons land beter bekend onder haar Nederlandse naam 'Hollandsche Buurtspoorwegen' (HB) de gemeente Tilburg toestemming voor de aanleg van een tramspoor vanaf het Lijnsheike (nu: Oude Lind) naar een punt op het tracé van het in aanleg zijnde kanaal. Deze Vicinaux Hollandais, met Brussel als officiële vestigingsplaats, was eigenaresse en exploitante van de smalsporige (1067 mm spoorbreedte) tramlijn 's-Hertogenbosch - Waalwijk - Tilburg - Goirle - Hilvarenbeek - Esbeek grens met de zijlijn Drunen - Heusden. Hiervan was het gedeelte Waalwijk - Tilburg al in 1881 in gebruik genomen door de Noordbrabantsche Stoomtramweg Maatschappij (NBSM). Een van de doelstellingen van deze lijn was de verbinding van Tilburg met de Waalwijkse haven. Na het faillissement van de NBSM in 1893 was haar tramlijn via via in het bezit van de HB gekomen.[12]

De aanvraag van de HB had nog niet de bedoeling om een overslag van tram op schip en omgekeerd mogelijk te maken. Het lijntje moest dienen voor de aanvoer van vooral grind voor de aannemersmaatschappij v/h W. Arntz & Co, die belast was met de aanleg van een gedeelte van het kanaal. Er werd een vervoer verwacht van niet minder dan 1.450 tramwagens grond, gezien de capaciteit van de tramwagens vermoedelijk zo'n 14.500 ton. De gemeente had tegen dit tijdelijke lijntje geen bezwaar en zo werd de eerste railverbinding op Tilburg grondgebied naar het tracé van het nieuwe kanaal gerealiseerd. Het takte vanuit het stadscentrum gezien ter hoogte van de latere kanaalbrug in het Oude Lind van de hoofdlijn af en liep in westelijke richting over het tracé van het hier nog uit te graven kanaal. Wanneer dit zijlijntje precies in gebruik is genomen en hoe lang het bestaan heeft, is niet meer bekend, maar waarschijnlijk is het al na vrij korte tijd weer opgebroken. In ieder geval heeft het voor de overslag rail/water nooit dienstgedaan.[13]

In 1915 werd algemeen bekend dat er binnen de gemeente Tilburg drie loskades aan het Wilhelminakanaal zouden komen. Hiervan was er één gesitueerd op het Lijnsheike op korte afstand ten westen van de de brug over het kanaal (dus vrijwel op de plaats van het oude zijlijntje). Het was de gemeente zelf die bij brief van 3 november van dat jaar de tramwegmaatschappij erop attent maakte dat een railverbinding naar deze loskade misschien wel eens wenselijk en interessant kon zijn. De HB reageerde per omgaande met de mededeling dat zij de zaak in studie zou nemen. Dit resulteerde in de aanvrage van een concessie voor tramlijnen naar zowel de loskade Lijnsheike als die bij de Oude Molenbochtstraat en naar de Piushaven, De gemeente verklaarde zich vanzelfsprekend vóór de plannen maar



De Piushaven met schepen en voertuigen in 1933. Van de plannen om deze haven ook railvervoer te geven, zowel een tramlijn als een spoorlijn, is nooit iets gekomen. Alleen heeft er korte tijd aan de zuidzijde een fabrieksspoortje gelegen (coll. Gemeentearchief Tilburg).

wenste wel voor elke tramverbinding een aparte concessie te verlenen en niet één concessie voor alle drie. Uiteindelijk is er van de plannen 'Oude Molenbochtstraat' en 'Piushaven' niets gekomen.[14] Maar op 29 juli 1919 diende de HB een aanvraag in voor een goederentramspoor vanaf de Oude Lind door de Lijnschestraat (nu: IJsselstraat) naar wat thans bekend staat als de Goirke Kanaaldijk. Tevens maakte de maatschappij daarbij kenbaar dat zij haar bestaande bootdiensten naar Rotterdam en Amsterdam, die vanuit de Waalwijkse haven voeren, voortaan naar en van Tilburg wilde laten varen. Ambtelijke adviezen over deze aanvraag brachten bij het gemeentebestuur geen bezwaren in, te meer omdat het spoor op de loskade slechts 70 m lang zou worden. Wel ried men aan om voor te schrijven dat de maximumsnelheid van de trams in de Lijnschestraat en op de loskade slechts 6 km/h mocht zijn en de goederentrams op dit gedeelte vooraf werden gegaan door een beambte van de HB, die 's nachts een rode lamp en overdag een rode vlag moest tonen. Verder zouden er geen wagens onbeheerd op het aansluitwissel op de Oude Lind en in de Lijnschestraat mogen staan, terwijl de wagens niet langer op het spoor op de loskade mochten verblijven dan voor het laden en lossen noodzakelijk was. Het gemeentebestuur nam deze aanbevelingen over en op 7 februari 1919 verleende de Tilburgse gemeenteraad de concessie waarin de bovengenoemde voorwaarden waren opgenomen. Daarnaast moest de tramwegmaatschappij jaarlijks een recognitie van vijfhonderd gulden betalen voor het gebruik van de openbare weg en openbare inrichtingen. De HB ging met deze voorwaarden akkoord onder voorwaarde dat, zodra de ook gewenste tramaansluiting met de Piushaven gereed was, de hoogte van de recognitie opnieuw bekeken zou worden. Zij had namelijk het plan haar bootdiensten uiteindelijk naar deze haven over te brengen. Maar ten slotte kwam, zoals al eerder gezegd, hiervan niets en bleef de Piushaven tramloos. Het enige probleem dat nu nog restte, was dat de loskades langs het kanaal rijkseigendom waren en dat dus vergunningen voor tramsporen en opstallen door het Rijk gegeven moesten worden. Op 4 december 1919 gaf de minister van Waterstaat de gemeente toestemming om zowel zelf op de loskades gebouwen te plaatsen en daar tramsporen te hebben als om vergunningen daarvoor aan anderen te verstrekken.[15]
De aanleg van de tramlijn door de Lijnschestraat en op de loskade leverde weinig problemen op en begin april 1920 was hij reeds gereed. Vermoedelijk is de eerste jaren van het zijlijntje veel gebruik gemaakt. Exacte cijfers zijn niet meer bekend maar wel vermelden de gemeentelijke archieven klachten over het drukke rangeren, soms wel een uur lang. Hierbij zou het gebruik geweest zijn dat wagens op het ene spoor door een locomotief op het naastgelegen spoor door middel van een kabel werden voortbewogen. Een politierapport maakt melding van het feit dat op 17 oktober 1922 een locomotief met vier wagens vanaf de stad kwam, deze op de Oude Lind liet staan en los naar het kanaal reed. Na een tiental minuten kwam zij met zes wagens terug waarna met de nu tien wagens uitgebreid werd gerangeerd. Uiteindelijk vertrok de locomotief na een half uur weer met een aantal wagens richting stadscentrum. En ook de volgende dagen gaven een soortgelijk beeld te zien. Op een desbetreffend gemeentelijk schrijven reageerde de HB met de mededeling dat zij het rangeerwerk zoveel als haar mogelijk was vermeed, maar dat dit door het ontbreken van een wisselspoor op de loskade niet goed mogelijk was. Wanneer echter de havenactiviteiten naar de Piushaven zouden zijn verplaatst, zou de overlast op de Oude Lind zijn beëindigd. Men moet hierbij bedenken dat in die tijd de Oude Lind een belangrijk onderdeel was van de wegverbinding Tilburg - Loon op Zand - Waalwijk.[16] Omdat de tramverbinding met de Piushaven nooit gerealiseerd werd, bleef men tot het einde van het bestaan van de tram op de Oude Lind overlast door het rangeerwerk ondervinden. Alleen werd dit door het allengs verminderende goederenvervoer wel minder. Waarschijnlijk bracht de aanleg van een tweede losspoor op de loskade parallel aan de het bestaande, waarvoor de HB op 2 oktober 1929 vergunning van de provincie kreeg, op dit punt ook wel enig soelaas.[17]
Twee jaar later werd het 'emplacement' nog

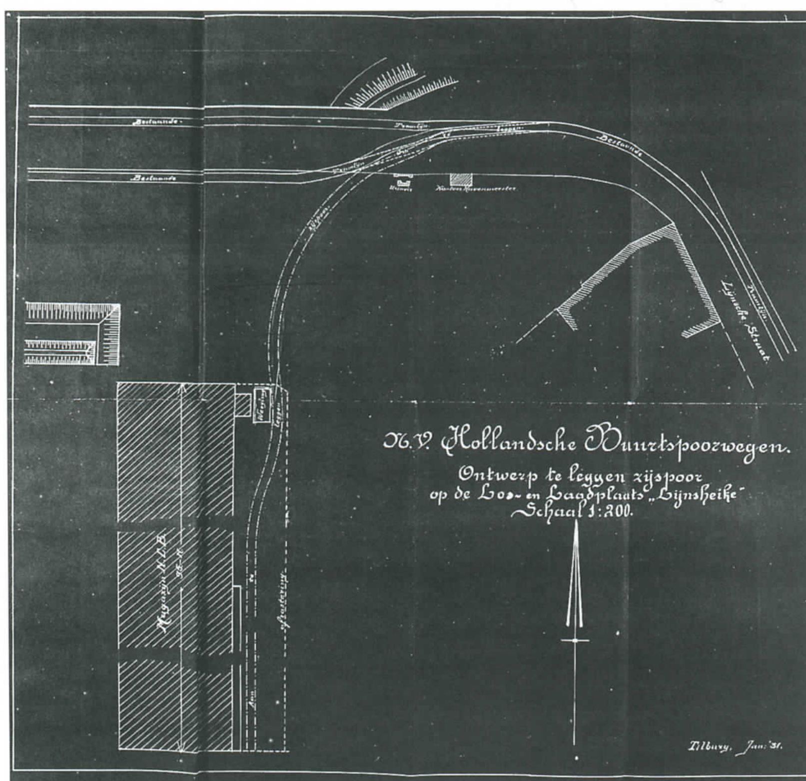


Een loskraan van Wassing op de Lovense Kanaaldijk tussen de Enschotsestraat en de Oude Molenbochtstraat. Hier had het goederenemplacement van de havenlijn moeten komen. De brug links is de nog bestaande ophaalbrug in de Enschotsestraat (coll. Gemeentearchief Tilburg).

verder uitgebreid met een zijspoor naar een magazijn van de Nederlandse Christelijke Boerenbond (NCB). Aanvankelijk gebeurde dit zonder enige vergunning maar uiteindelijk werd dit rechtgetrokken. Overigens speelde hierbij een competentiegeschil tussen de gemeente en de provincie Noord-Brabant ook een rol. Tilburg was van mening dat alleen de gemeente een vergunning moest verlenen, maar Gedeputeerde Staten vonden dat dit tot hun taak behoorde. Uiteindelijk werd door beide overheden deze onafhankelijk van elkaar verleend, met als laatste de provinciale op 6 juli 1932. De NCB-aansluiting was toen al meer dan een jaar in gebruik.[18] Of zij ook nog gediend heeft om goederen van de loods naar een schip te brengen en omgekeerd is niet bekend. Het was overigens de laatste uitbreiding van Tilburgse tramsporen aan het Wilhelminakanaal. Op 29 juni 1934 fuseerde de Hollandsche Buurtspoorwegen met de meeste andere Noordbrabantse trambedrijven tot de NV Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten (BBA), die op 1 juli van dat jaar de exploitatie van de tramlijnen, bus- en vrachtautodiensten van de vroegere maatschappijen overnam. Omdat de leiding van het nieuwe bedrijf van mening was dat wegvervoer economischer was dan railvervoer, werden al snel alle personentramdiensten door autobussen vervangen en ook het goederenvervoer per rail werd na enkele jaren beëindigd. Tussen Tilburg en Waalwijk gebeurde dit laatste per 11 januari 1937 waarmee ook een einde kwam aan de tramactiviteiten aan het Wilhelminakanaal.[19] Vrij kort daarna werden de tramrails opgebroken en thans herinnert alleen nog een van de HB afkomstig gebouwtje aan de enige overslagmogelijkheid rail/schip die Tilburg ooit gehad heeft.

Noten

1. 'Request van het gemeentebestuur van Tilburg aan de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid' d.d. 22 april 1899.
2. B. Simons, *Tilburg en zijn kanaal* (Tilburg 1991), manuscript; A. Steketee, 'Het ontstaan van het Wilhelminakanaal', in: *De Praatpaal*, 1985, januari.
3. *Gemeenteverslag Tilburg*, diverse jaren; *Verslagen van de hoofdingenieur van Provinciale Waterstaat Noord-Brabant*, 1912-1923.
4. Gemeentearchief Tilburg, Archief gemeentesecretarie Tilburg 1908-1937, doss. 1915 I 352.
5. Idem, doss. 1919 I 240, 360, 431.
6. Idem, doss. 1919 I 431.
7. Idem, doss. 1922 I S 056 / 1.
8. Idem, doss. 1923 I S 056 / 1.
9. Idem, doss. 1925 I S 057 / 1.
10. Idem, doss. 1930 I S 051 / 2.
11. Idem, doss. 1933 I S 057 / 2.
12. W.J.M. Leideritz, *De tramwegen van Noord-Brabant* (Leiden, 1978), blz. 34 e.v.
13. Gemeentearchief Tilburg, Archief gemeentesecretarie Tilburg 1908-1937, doss. 1914 I 533.
14. Idem, doss. 1915 I 352 en 1916 I 367.
15. Idem, doss. 1918 I 3231 en 1919 I 120,201,202 en 353.
16. Idem, doss. 1922 I S 051 / 3.
17. *Provinciaal Blad Noord Brabant*, 1929 nr. 72
18. Gemeentearchief Tilburg, Archief gemeentesecretarie Tilburg 1908-1937, doss. 1931 I S 053 / 3.
19. W.J.M. Leideritz, *De tramwegen van Noord-Brabant* (Leiden, 1978), blz. 34 e.v.



Een gedeelte van de inmiddels twee lossporen op de Goirke Kanaaldijk met gestippeld het ontworpen zijspoor naar het magazijn van de NCB. Tekening: Archief Gemeentesecretarie Tilburg 1908-1937, doss. 1931 I S 053/3.

Koning Willem II en Tilburg

Gerard Steijns *

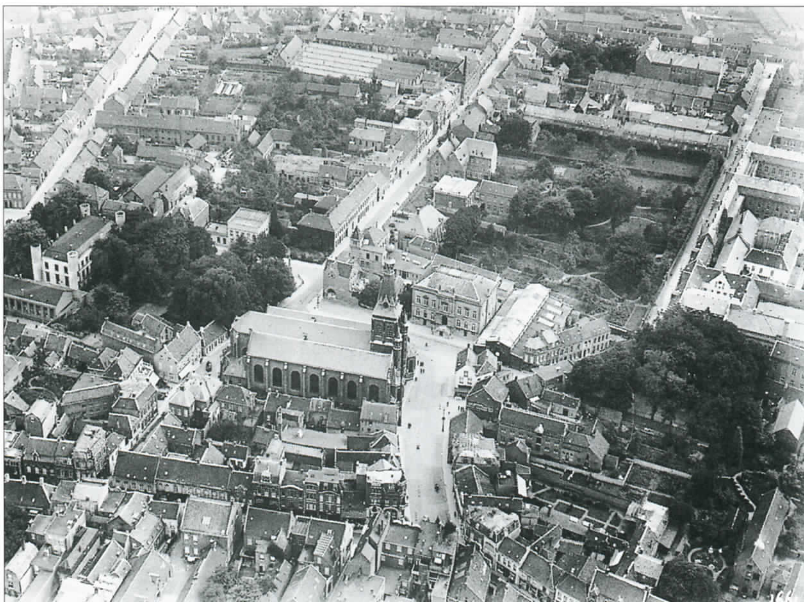
*Drs. Gerard Steijns (1942), historicus bij het Gemeentearchief Tilburg, publiceerde eerder in het tijdschrift 'Tilburg' (o.a. 1984, 1989 en 1994). Hij is onder meer auteur van diverse publicaties over de patriot Pieter Vreede.

Op 17 maart 1999 was het 150 jaar geleden dat koning Willem II in Tilburg is overleden. De gemeente Tilburg herdacht dit door een tentoonstelling in het Gemeentearchief, de uitgave van een boekje en een symposium over de betekenis van Willem II, gehouden in het Paleis-Raadhuis. Gerard Steijns, oud-gemeentearchivaris, was een van de inleiders.

Wij kennen in Tilburg bij het Gemeentearchief vier bestsellers, vier historische personen, alle vier negentiende-eeuwers, waarop steeds maar weer nieuwsgierige bezoekers van onze studiezaal, briefschrijvers en tegenwoordig ook websitesurfers afkomen. Van die topnummers heten er twee Donders. De ene is Petrus of zoals wij hem hier noemen Peerke, de tot de eer der zaligen verheven missionaris en apostel van de melaatsen in Suriname. De andere is Franciscus Cornelis, de hoogleraar fysiologie en grondlegger van de moderne oogheelkunde. Zij zijn ook de twee enige Tilburgers die buiten hun geboortestad een standbeeld hebben gekregen: Peerke staat devoot in Paramaribo en F.C. zit breeduit in zijn leerstoel op het Utrechtse Janskerkhof. Peerke heeft daarnaast ook in zijn geboortestad een standbeeld, Franciscus Cornelis echter niet. Toch zou hij goed passen tussen de nummers drie en vier van de bestsellerslijst, die hier in Tilburg wel een standbeeld hebben, hoewel ze er niet geboren zijn. Ik bedoel dan tussen koning Willem II en pastoor/bisschop Johannes Zwijsen. In de historische roddel zijn ze namelijk met elkaar verbonden. Volgens boze tongen was F.C. Donders immers de bastaardzoon van Willem II en als hij niet al op 17 mei 1818 geboren was, dan hád hij door Willems overbuurman en beweerde intieme vriend, pastoor Johannes Zwijsen gedoopt kunnen zijn. De latere volstrekt niet meer gelovig katholieke hoogleraar is echter weliswaar in de Heikese schuurkerk boven de vont gehouden, maar zeker niet door Zwijsen, omdat die hier toen nog geen pastoor was. En dat eerste, die vermeende bastaardij is ook al erg onwaarschijnlijk, omdat kroonprins Willem in augustus 1817 nog niets in Tilburg te zoeken had. Integendeel zelfs, hij zat in Brussel verstrikt in allerlei intriges en hij had in een hevige conflictsituatie met zijn vader juist alle militaire functies eraan gegeven. Zijn regelmatige aanwezigheid als opperbevelhebber in onze prille stad begon pas 14 jaren later. Donders´ moeder, Clara Hegh, zal hem dus in 1817 niet tegengekomen zijn, laat staan dat ze hem op amoureuze wijze ter wille zou kunnen zijn geweest. Ondanks de frappante gelijkenis die sommigen meenden te moeten zien tussen de professor en de latere koning Willem III moeten we dat dus maar vergeten. Maar daar zie je dan dat zo'n verhaal werkelijk op wishfull thinking gebaseerd moet zijn, want Willem III was in uiterlijk en karakter een echte Romanov, hij leek dus op de broers en neven van de wettige vrouw van Willem II. Franciscus Cornelis moet daarentegen, anders dan zijn ver-



Portret van koning Willem II door de Tilburgse kunstschilder J.F. Hutten (1811-1891) naar een schilderij van J.A. Kruseman sr. (schilderij coll. Gemeentearchief Tilburg).



Links het paleis van Willem II met daarachter de Koningswei. Rechts van de Heikese kerk, het stadhuis en naar boven de Nieuwe Dijk (Bisschop Zwijsenstraat) met pastorie van Zwijsen en klooster en kapel van de Visitandinen. Foto 1925 (coll. Gemeentearchief Tilburg).

meende halfbroer en ondanks zijn imponerende gestalte, een hoewel doortastend maar desondanks toch innemend karakter hebben gehad. Het was dus met recht uiterlijke schijn die de speculaties voedde over de reden waarom zo'n eenvoudige jongen uit Tilburg een dergelijke respectabele positie kon bereiken. Je moet ook koninklijke stipendia voor onderzoek en studie niet verwarren met alimentatie. Het hele verhaal zoals ik het nu zelf ook bijna construeerde, Willems bastaard gedoopt door zijn goede vriend Zwijsen, had niet misstaan tussen alle andere spannende verhalen die over dit tweetal zijn gefantaseerd.

Met Peerke kunnen we vandaag niet veel doen, maar Frans Donders en Jan Zwijsen passen dus zoals we gezien hebben wel bij ons onderwerp: de tweede Willem en Tilburg. Die twee staan ook voor twee thema's die als het om de wording en verwording van het beeld van de koning-ridder in een katholiek plattelandsdecor gaat, bepaald niet onbesproken zijn gebleven: zijn relatie met vrouwen en zijn relatie met het katholicisme. Want zo is dat beeld door alle met 'dichtung' verweven 'wahrheit' toch geworden: Tilburg zou Willems vrijplaats in meer dan een opzicht zijn geweest en hij zou er niet alleen een prooi der vrouwen maar ook van de papen zijn geworden. Natuurlijk hebben serieuze historici dat beeld allang genuanceerd en ook gewezen op de juiste redenen en betekenis van 's mans regelmatige aanwezigheid hier in de periode van krap 18 jaren tussen de vestiging van het hoofdkwartier van het leger te velde in augustus 1831 en zijn dramatische dood in maart 1849.
Toch zijn al dan niet bewust geconstrueerde beelden soms veel sterker dan de werkelijkheid en ook naar gelang van degene die ze hanteert veel fnuikender of juist profijtelijker voor het object waarmee ze verbonden zijn. En in ons geval zijn er twee objecten: de koning en de stad. Ik wil beide in hun relatie tot elkaar bespreken. Beelden hebben een betekenis. Wat betekende Willem II nu voor Tilburg en wat Tilburg voor Willem II?

Willem en Tilburg

De actrice Nel Kars laat Anna Paulowna in de door haar gespeelde eenakter herhaaldelijk uitroepen: *"Tilburg... Wat zoekt hij hier toch!"* Ik heb deze hartenkreet niet teruggevonden in Anna's gepubliceerde briefwisseling, en ik ga er maar van uit, dat het een beknopte samenvatting van de tekstschrijver is van haar gedachten over Willems favoriete verblijfplaats. Het antwoord op deze cri de coeur geeft Anna wel zelf in haar brief van 31 maart 1835 aan haar broer tsaar Nicolaas I. Willem was toen net genezen van een fikse pleuritis, opgelopen op reis te paard tussen Den Haag en Tilburg. Ik citeer: *"Het zal je goed doen te horen, dat Willem weer in uitstekende gezondheid verkeert sinds hij naar Tilburg is teruggekeerd, waar hij met ontroerend vreugdevertoon werd ontvangen, en de mensen stroomden van alle kanten toe om hem met zijn herstel geluk te wensen. Ook jij, lieve vriend, zult dergelijke sentimenten, die door ieder in dit land worden gedeeld, kunnen waarderen, terwijl ze geenszins kenmerkend zijn voor de tijd waarin we leven."* De laatste toevoeging heeft alles te maken met haar nostalgie naar de tijd waarin vorsten en vooral de tsaren nog als halfgoden werden vereerd, iets wat zij in haar jeugd had meegemaakt, maar wat zij in de kringen waarin zij hier moest verkeren niet meer tegenkwam. Daar trof ze alleen steile burgerheren, die nog steeds, zowel in hun eigen hart als in haar ogen, slechts ten halve bekeerde republikeinen waren. Willem was ondanks zijn liberale switch in 1848 natuurlijk ook een rasechte autocraat, maar hij paarde aan de diepgewortelde behoefte aan erkenning als vader des vaderlands toch nog wel realiteitszin en had daarnaast de lenigheid van geest en de moed om die erkenning buiten Den Haag op het platteland te gaan opzoeken. Voor Anna was daarvoor de prijs van de ontbering van de beschermende hofcultuur en rigoureuze etiquette te hoog. Zij bleef veilig in het stijve harnas van de vanuit Petersburg naar hier geïmporteerde hofmores. Zij is dan ook niet vaak in Tilburg geweest, eigenlijk alleen als ze er niet omheen kon, bijvoorbeeld toen ze de eerste steen moest leggen voor een van Willems hoeven, die dan ook naar haar de Annahoeve is genoemd. Maar op één moment - even afgezien dan van de periode tussen 16 maart en 3 april 1849, de weken dat ze waakte bij Willems dode lichaam - getuigt ze in haar uitgegeven brieven van een verblijf in Tilburg. Op 28 au-





Voor- en keerzijde van de bronzen penning, uitgegeven door de op 16 september 1844 opgerichte handboogschutterij van de Philharmonie 'Honos alit arcum', ter ere van haar beschermheer koning Willem II (penning coll. Gemeentearchief Tilburg).

gustus 1831, als ze in Tilburg haar uit België van de veldtocht teruggekeerde echtgenoot heeft opgewacht, het moment van haar aankomst hier is vereeuwigd op een heel fraai schilderijtje, schrijft ze uit Den Haag aan broer Nicolaas: *"Ik had je uit Tilburg willen schrijven, lieve vriend, maar de tijd ontbrak me. ... De twee dagen in Tilburg waren de gelukkigste van mijn leven, en de dag waarop Willem terugkeerde naar 's-Gravenhage was ál wat de hemel in zijn oneindige genade een mens aan liefde en ontroering kan schenken."* Hoe moeten we dit nu verstaan? Was de hereniging van Anna met haar Willem in Tilburg zoiets als de eerste hemel en de terugkeer naar Den Haag de zevende? In de regels die volgden staat de oplossing. Vanaf Breda tot in Holland juichten de mensen voor Rusland, voor haar broer Tsaar Nicolaas en voor de geboorte van diens zoveelste zoon. Haar eigen huis en land bleven bij Anna datgene waar alles om draaide.

Anna Paulowna distantieerde zich dan ook van haar Haagse omgeving vol calvinistische stijve burgerheren en bigotte freules en sloot zich op in een Russisch-Orthodoxe gouden kooi. Willem deelde met haar de afkeer van de Haagse kringen, maar hij vond de oplossing van zijn probleem door te blijven spelen dat hij nog bevelhebber te velde was, in een omgeving waar hij de romantische ridder kon zijn, omgeven door een beetje zuidelijke warmte en de middeleeuwse reminiscenties van het katholicisme. Uit haar brieven blijkt dat Anna die romantische held zeker oprecht heeft liefgehad, maar mij lijkt dat het een heel egoïstische relatie is geweest. Zij heeft het tegen haar broer ook altijd over *"mijn Willem"*. Zulke bezitterige liefde kan heel verstikkend werken. Dat brengt mij dan even terug op dat hot item: Willem en de vrouwen. Ik denk niet dat hij uit die stijve omarming van Anna naar de mollige deernen op het platteland is gevlucht. Ik geloof ook niet dat hij in Tilburg veel amoureuze avonturen heeft gehad, zeker niet in de legendarische Koningswei, die toen nog niet als volksbuurt bestond, maar gewoon drassig weiland achter de paleistuin was, en ook niet in zijn "plaisiertuin" met tuinhuis op de Koningshoeven. We hebben er althans geen bewijzen in de zin van verdachte geboorteakten of alimentatieverplichtingen van. Maar ik denk ook dat Willem in zijn oude hoofdkwartier geen liefde zocht, maar eerder kameraadschap, pretentieloze praat en verering. Het eerste vond hij bij zijn buurman Zwijsen, het tweede bij Tilburgse notabelen en het laatste bij de Tilburgse gewone man. Dat alles was niets voor een tsarendochter en dat noodzaakte Willem om alleen te gaan naar de plaats waar hij, naar hij zelf gezegd zou hebben, gelukkig was en vrij kon ademen. Maar laten we wel wezen, het feit dat zij thuisbleef in Den Haag of Soestdijk verruimde voor **hem** de hoeveelheid frisse lucht wel!

Tilburg en Willem

In 1851 doet Elise van Calcar (...) in haar boekje "Tilburgsche mijmeringen" verslag van wat ze noemt "haar laatste wintertogtje, een uitstapje van Breda naar Tilburg". Zij geeft daarin de befaamde en steeds weer opnieuw geciteerde karakteristiek van de stad, die te mooi is om hem hier niet nog eens te herhalen: *"Tilburg schijnt eene verzameling van verstrooide buurtschapjes, van onzamenhangende groepjes huizen, die dwars en scheef door elkander zijn ge-*

worpen en aan een omgeschudde Neurenberger doos doen denken, waarvan de huisjes wel zijn opgezet, maar nog altoos het schikken tot rijen en straten verbeiden...." Geen stad dus met aanzien, maar wel met een paar merkwaardigheden. Een paar gebouwen zijn de moeite waard: *"het nieuwe raadhuis – een groot en smaakvol gebouw, dat, moge het den gegoeden ingezetenen ook menig opcent kosten, toch regt een heerlijk sieraad heeten kan der stad..."* Dat stadhuis stond er nog maar net, het was een jaar in gebruik, nu is het al lang gesloopt en staat ongeveer op dezelfde plek onze concertzaal. En verder meldt Elise: *"Geheel in evenredigheid met het fraaije Stadhuis is de sierlijke woning des burgemeesters, en wat meer stemmig, maar niet minder hecht, merken wij een weinig verder het paleis van den bisschop op."* Die staan er nog wel: het latere herenhuis-klooster van de zusters Visitandinen, nu geïncorporeerd in het complex van Fontys' faculteit van de kunsten, en rechts daarnaast nog steeds de pastorie van de opvolger van Zwijsen, de pastoor van de parochie Binnenstad. En met het oog op de eenvoud van dat laatste gebouw verzucht ze dan: *"Wat was een bisschop eens, - wat is een bisschop heden! ..."* Dat nu had ze ook over de koning kunnen zeggen. Ze doet het niet met zoveel woorden maar gaat toch verder: - ik citeer nu ruim want de taal is te mooi! - *"Weinig schreden van daar staan wij stil voor een eenzaam vervallen huis, een onaanzienlijke burgerwoning naar den schijn; - en toch – hier leefde eens een Koning! – hier woonde Neêrlandsch tweede WILLEM, hier toefde hij het liefst, hier mogt hij ook den laatsten adem uitblazen. Als een eenvoudig burger had hij er geleefd; als een eenvoudig burger is hij er gestorven, verre van de grootheid der wereld, gescheiden van zijn hofstoet, slechts omringd door weinige bevoorregten, die hij gaarne in zijn nabijheid zag. Had er dan wel een plekje kunnen gevonden worden, waar het hem beter te moede zou zijn geweest in de ure zijns stervens, dan onder zijne geliefde Tilburgenaren, aan wie de ridderlijke vorst zich innig verbonden gevoelde... Tilburg kwam de eere toe onder al de steden des lands, om den stervenden Vorst te ontvangen – Tilburg zoo vaak verheerlijkt door de tegenwoordigheid des konings, wiens edelmoedigheid er zoo menig traan heeft gedroogd, zoo menig kommer verligt, zoo menig arme beweldadigd – Tilburg, dat zich zachtkens begon te verheffen bij den glans van den koninklijken luister, ..."* We zien het: het beeld van de mensenvriend is al twee jaar na zijn dood geschilderd! Onwillekeurig moet je hierbij denken aan het beeld van het onaanzienlijke Betlehem waar de Heiland werd geboren. Hier is het 't simpele Tilburg waar de mensenvriend is gestorven. Hierna gaat Elise in gloedvolle zinnen opsommen wat Willem concreet allemaal voor de Tilburgers, hun welvaart en welzijn heeft gedaan. En zij eindigt dan met een jammerklacht over de ontijdige dood van de koning: *"die heel Nederland in rouwe dompelde en gansch Tilburg tot 'één groot sterfhuis!' maakte –een slag, die welligt over Tilburgs toekomst heeft beslist ... Wat had het niet kunnen worden! ... Wat zal er nu van zijn?... Tilburgs vriend en beschermer is niet meer!..."* Over de concrete en actieve betekenis van Willem als boer, bouwer en industrie- en onderwijsbevorderaar zal een andere spreker het straks hebben. Ik wil hier meer ingaan op de passieve betekenis van de vorstelijke inwoner voor het beeld, het image en vooral het zelfbeeld van de stad en haar inwoners.

De stad Tilburg heeft namelijk op een meer verborgen manier groot profijt gehad van haar status als koninklijke residentie. Status zeg ik met enige nadruk. De jonge industriestad had - Elise maakt ons dat overduidelijk - in het midden van de vorige eeuw absoluut nog geen stedelijke uitstraling. Haar bewoners, hoe succesvol ook als zakenlieden, werden nog altijd gezien als plattelanders. Wat door de rest van het land als een vertederend maar tegelijk toch ook vernederend gedrag van de koning werd beschouwd, wonen in zo'n omgeving, werd daarom hier juist als een verheffende daad gezien. Niet zozeer verheffend voor de koning zelf, maar meer voor degenen aan wie hij de eer bewees om hun plaatsgenoot te worden. Het feit dat de koning hier wilde wonen en zich bijvoorbeeld in de deftige sociëteit Philharmonie wilde vertonen, kwam zeer te pas, wanneer het er de Tilburgse "fabrikaanten", de upper ten, om ging voor vol te worden aangezien. Zij toonden die trots en tegelijkertijd hun behoefte om te bewijzen dat ze geen ongeletterden waren in die tijd ook heel duidelijk. Ik wil daarvan een curieus voorbeeld geven.

Als de koning zich in 1844 verwaardigt het beschermheerschap van de schietclub van de sociëteit Philharmonie aan te nemen, dan wordt dat feit gevierd met de uitgifte van een fraaie gedenkpenning. "Honos alit arcum" is de zinspreuk van die club - ze bestaat nog - en dat betekent letterlijk "de eer voedt de boog" en meer vrij vertaald: de eerzucht bevordert de schietkunst. Maar die metafoor is ons niet zo uit de oudheid overgeleverd. De heren knutselden voor zichzelf een eigenwijze variant op de uitspraak van Cicero "honos alit artes" ofwel de "de eerzucht bevordert de kunsten". Daarom staat ook op de beeldzijde geen dichter die de lauwerkrans van Apollo ontvangt, maar een welgevormde jonge boogschutter. Ik vind deze penning tekenend voor de gevoelens van de heren. Op het schild tegen de troon van Apollo staat het monogram van Willem II en op de achtergrond van het tafereel is heel fijn het nieuwgebouwde front van de nog niet

zo lang tevoren door de katholieke parochie van de protestantse gemeente teruggekregen Grote Kerk afgebeeld. Een veelbetekenend anachronisme: de koning in de gedaante van Apollo lauwert de Tilburgse betere standen die zich de exponent voelen van het zich emanciperende katholieke volksdeel. 's Konings verblijf kwam dan ook op het juiste moment. Misschien zie ik in die afbeelding op de penning meer dan dat opdrachtgevers er bewust door de medailleur in hebben laten verbeelden. Maar toch, het is wel opvallend. Binnen tien jaren zal de Roomse hiërarchie hersteld worden met hun pastoor als aartsbisschop, de vertrouweling van de koning en twee jaar eerder naar onlangs gebleken is op zijn aandringen door de paus tot apostolisch administrator en titulair-bisschop benoemd. En hun medelid de advocaat en kantonrechter Jacobus Arnoldus Mutsaers zit al sinds 1841 in de Tweede Kamer, zal van 1848 tot 1861 minister van R.K Eredienst zijn in een aantal kabinetten en zal het ten slotte schoppen tot lid van de Raad van State. Willems verblijf onder de Tilburgers heeft het besef van bij de natie te horen bevorderd, niet alleen van de Katholieken in het algemeen, maar ook en in het bijzonder van de Tilburgse "fabrikaanten". Willem had van zijn kant net genoeg politiek benul, dat hij begreep zulke trouwe paladijnen voor zijn troon hard nodig te hebben. Het heeft in ieder geval hier in hoge mate statusverhogend en zelfbevestigend gewerkt, ook nog lang daarna. Ik citeer Elise van Calcar nog eens (wat had ze toch profetische gaven): "Voorwaar zoo ergens, hier mogt voor WILLEM II een standbeeld staan! – maar een onvergankelijke gedenkzuil is daar reeds voor hem gesticht in de dankbare harten der ingezetenen en dat is meer, oneindig veel meer dan in metaal of marmer!"

Tilburgse amateurs in het openluchtspel 'Koning Willem II en Tilburg' bij de opening van het Paleis-Raadhuis (op de achtergrond) in 1936. Uiterst rechts de moeder van de auteur, mevr. R. Somers (coll. Gemeentearchief Tilburg).



Ik maak een grote sprong voorwaarts in de tijd om dat nog duidelijker te maken. In 1934 wordt begonnen met de verbouwing tot Raadhuis van het sinds 1864 als Rijks-HBS in gebruik geweest zijnde paleis waarvoor Willem in 1847 de eerste steen gelegd had, maar waarvan hij de voltooiing niet meer heeft mogen beleven. Burgemeester Vonk de Both, die juist in het interbellum er alles aan heeft gedaan om Tilburg als industriestad en onderwijsstad te profileren (ook toen al) heeft dat met hartstocht bepleit en het voor elkaar gekregen. Niet de gedenknaald op de plek van Willems overlijden en ook niet het van Den Haag tweedehands overgenomen standbeeld op de Heuvel zijn de echte monumenten voor Tilburgs relatie met de koning, Als iets een monument is dan is het dit Paleis-Raadhuis, waar we nu zijn. Het heeft volgens mij in die jaren dertig een symbolische betekenis van formaat gehad. Het vormde de kroon op het zelfbewustwordingsproces van de Tilburgers. Een van hun huizen was ooit paleis geworden en nu was het paleis hun huis.

Toen dat Paleis-Raadhuis in augustus 1936 in gebruik werd genomen, moest dat gevierd worden. Pièce de resistance daarbij was een openluchtspel getiteld 'Koning Willem II en Tilburg'. En wat werd daar vertoond - ik citeer nu het programmaboekje - : *"Wij zien den Koning als de vriend en de vertrouwensman van de vooraanstaande Brabanters dier dagen, doch we zien den vorst tevens als de vertrouwelijke en gemoedelijke vriend van de minder-bedeelden en van de eenvoudige Tilburgsche boeren, met wie hij ongedwongen verkeert."* Het stuk werd geregisseerd door Hans Meertens en hij speelde zelf de hoofdrol. Andere belangrijke rollen werden gespeeld door Richard Flink en zijn vrouw Mieke Verstraete. Voor de kleinere rollen en de massascènes werden Tilburgse amateurs ingezet. De taferelen die in Tilburgs straten en herbergen speelden, daar waar het dus ging om de minderbedeelden, werden bevolkt met mensen vooral uit de kleine middenstand, die ervaring hadden in het patronaatstoneel en de talrijke revues die in de wijken onder regie van een frater of kapelaan in die jaren werden opgevoerd. In een van die revues werd overigens over het tweedehands bronzen standbeeld voor Willem op de Heuvel gezongen: 'en dan hebbe we nog 'nen Willem II, hij zie wel gruun mar we doen't ermee'. Het respect voor de mythe van de gemoedelijke mensenvriend was in deze kringen in de loop van een kleine eeuw wat weggezakt. De tekst van deze spelers was door de schrijver Jan Vuijsters ook in dialect geschreven. Maar de andere scènes, die waar de "vooraanstaanden" in voorkwamen,

leverden een probleem op. Ik citeer Het Nieuwsblad van het Zuiden dd 20 juni 1936: Verslaggever: "ondervindt U in Tilburg veel medewerking, meneer Van Meerten?", en Van Meerten antwoordt: "Daar ben ik uitermate tevreden over.(.....) Overigens ben ik al dagen lang door Tilburg aan het rondtrekken om ook de hoogere standen tot medewerking te bewegen. Het moet een stuk van Tilburg worden en ieder, die kan, moet daaraan zijn medewerking verleenen. Voor de bezetting met name van de rollen van Freules en andere adellijke of hooggeplaatste personen in het stuk zou ik dolgraag de medewerking van de hogere standen hebben, dat moogt u gerust in de krant zetten."
Die medewerking heeft hij maar schoorvoetend gekregen. De hogere standen waren zeker ingenomen met hun Paleis-Raadhuis, maar zij waren niet gewend om hun statusgevoeligheid in een theatrale vorm te uiten. Ze konden ook de schijn van de werkelijkheid niet scheiden, en dat heeft nog geleid tot een curieus sociaal conflict, geheel in het straatje van de radicalen waarvoor Willem II in 1848 zo bevreesd was.
Toen na een hofscène er een tafereel in de straten van Tilburg gerepeteerd moest worden, schijnt een van de spelers uit die 'hogere kringen' luidkeels geroepen te hebben "laat nu het gepeupel maar komen", hetgeen de spelers uit de lagere kringen zodanig ergerde, dat er een speelstaking uitbrak totdat 'mijnheer' zijn excuus had aangeboden. Dit verhaal is niet in de krant gekomen, maar ik ken het uit eerste hand. Mijn toneelspelende moeder behoorde tot het 'gepeupel'.
Overigens hadden de medespelenden de smaak te pakken gekregen. Een jaar later werd opnieuw een openluchtspel opgevoerd, nu over het leven van Peerke Donders (daar hebben we hem toch weer). Mijn moeder deed weer mee, ontmoette er mijn vader en jawel zonder dat er van bastaardij sprake is heb ikzelf dan toch het leven te danken aan Willem II.

De traditie van revues en openluchtspelen is in Tilburg blijven bestaan. Op dit ogenblik draait in de schouwburg de vijfde editie van de Tilburgse Revue en altijd duiken daar Willem II en bisschop Zwijsen wel ergens in de sketches en liedjes op. In de vorige editie kwamen de standbeelden van Willem II en Zwijsen zelfs tot leven en vertelden ze weer het ontroerende verhaal over hun innige vriendschap. Zo zijn ze dus toch nog steeds volkshelden, maar de liefde zit bij de doorsnee Tilburger niet meer zo diep als Elise van Calcar nog meende te ervaren. Echt, er staat geen gedenkzuil meer in de harten van alle Tilburgers, ook al wordt conform de tradities zijn uitvaart uit de stad aanstaande zaterdag in de openlucht nagespeeld en is er voor het einde van zijn sterfjaar een nog grotere spelmanifestatie voorzien.
Wel fijn voor de public relations van de stad, want we zullen er zeker mee in het nieuws komen, al is het alleen maar in het blad Vorsten of in de Privé.

Voornaamste geraadpleegde literatuur

Bornewasser, J.A., 'Koning Willem II', hoofdstuk VIII in: C.A.Tamse (red.), *Nassau en Oranje in de Nederlandse Geschiedenis* (Alphen aan de Rijn, 1979).

Calcar, Elise van, *Tilburgsche Mijmeringen* ('s-Hertogenbosch, 1851).

Jackman, S.W., *De Romanov relaties, de privé-correspondentie van de tsaren Alexander I, Nicolaas I en de grootvorsten Constantijn en Michael met hun zuster koningin Anna Paulowna 1817-1855* (Baarn, 1987).

Peeters, Ronald, *Koning Willem II, opperbevelhebber van het leger, ondernemer en grootgrondbezitter in Tilburg* (Tilburg, 1999).

Peijnenburg, J.W.M., *Joannes Zwijsen, Bisschop* (Tilburg, 1996).

Renders, Hans en Jace van de Ven, 'De Sinterklaas van ons koningshuis', in: *Maatstaf*, 1992, afl.11 / 12, p. 112 vv.

Rogier, L.J., 'De eerste twee koningen uit het huis Oranje', inleidend hoofdstuk in de tweede druk van: L.G.J. Verberne, *Geschiedenis van Nederland in de jaren 1813-1850* (Utrecht / Antwerpen, 1958).

Over het openluchtspel in 1936 is het materiaal te vinden in de Collectie Vuijsters in het Gemeentearchief Tilburg.

Hoe 'goed' was de sterke arm in Noord-Brabant en in Tilburg tijdens de bezetting?

Ad de Beer *

*Drs. Ad de Beer, als historicus gespecialiseerd in de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog in Tilburg, publiceerde eerder in het tijdschrift 'Tilburg' (1992). Hij is de auteur van onder andere 'Gewone mensen. Vijf verhalen over Tilburgers in de Tweede Wereldoorlog' (1989) en 'Zo maar een stad. Tilburg 1940-1945' (1994).

Op 26 februari 1999 promoveerde D.M. de Jaeger op het proefschrift 'De houding van de Nederlandse politie tijdens de Tweede Wereldoorlog in de grote steden van Noord-Brabant'. Een impressie.

In de ban van 'goed' en 'fout'

Ons verhaal begint met de uitspraak van de zojuist genoemde Rijkscommissaris dr. Arthur Seyss-Inquart op 29 mei 1940 in de Ridderzaal in Den Haag dat de bezetter van plan was 'het tot dusver geldende Nederlandse recht in werking te laten; tot uitoefening van het bestuur de Nederlandse autoriteiten erbij te betrekken en de onafhankelijkheid van de rechtspraak te garanderen'. Deze uitspraak, die suggereerde dat de bezetter de soevereiniteit in eigen Nederlandse kring zou respecteren, werd toentertijd over het algemeen positief ontvangen. Zij sloot ook aan bij de 'Aanwijzingen' van 1937, opgesteld door de in mei 1940 naar Engeland uitgeweken regering, waarin overheidsambtenaren werden geïnstrueerd op hun post te blijven en te fungeren als buffer tussen de aanspraken van de bezetter en de belangen van het volk. In het begin van de bezettingstijd was neutrale collaboratie met de bezetter regel. Naarmate de jaren vorderden en het steeds meer duidelijk werd dat de bezetter niet genegen was om zich te storen aan het geldende Nederlandse recht en de Nederlandse belangen, kreeg collaboratie de negatieve gevoelslading van 'fout' en werd (illegaal) verzet geïdentificeerd met iets wat gevoelsmatig 'goed' was.

En zo kwamen we terecht in, wat professor J.C. Blom in 1983 noemde, de ban van 'goed' en 'fout'. En hier ligt een conflict. Aan de ene kant wordt van de historicus verwacht dat hij oordelen en zeker veroordelingen terughoudt (ook al is dat nooit 100% mogelijk), aan de andere kant ontkomt de historicus die zich beweegt op het terrein van de geschiedenis van de bezetting, er niet aan om oordelen te geven. Zijn onderwerpen zijn nog zo actueel, nog zo onverwerkt, dat hij, evenals zijn lezers, als het ware nog gevangen zit binnen het emotionele patroon van 'goed' en 'fout'. 'Goed' was het (illegale) verzet, 'fout' was het nationaal-socialisme en de bezetter. Daarover zijn we het wel eens. Maar dan houdt alle overeenstemming op. Alle antwoorden op de vraag of een organisatie of personen, of personen binnen een organisatie 'goed' of 'fout' waren (we praten nu even niet over gradaties tussen 'goed' en 'fout') zijn een onderwerp van discussie, samenhangend met onze ethische inzichten en onze bewuste of onbewuste partijkeuze.

Daarom is het nog steeds een heikele zaak om een onderwerp uit de bezettingstijd te bestuderen en daarover te publiceren, omdat de onderzoeker onmiddellijk ook het terrein van de emotionele goed-foutproblematiek betreedt. Binnen de wetenschappelijke wereld, want daar had Blom het over, bestaat nog steeds de gelegenheid om op wat afstandelijke wijze over deze problematiek te discussiëren en genuanceerde oordelen te geven. Daarbuiten wordt de onderzoeker dikwijls geconfronteerd met vastzittende ongenuanceerde oordelen en beelden die zich niet laten beïnvloeden door onderzoek en genuanceerd denken. Of zoals iemand in volle overtuiging mij eens verklaarde: 'Een NSB´-er is zonder meer fout.' En het is de vraag of deze emotionele houding zal uitsterven met het uitsterven van de generatie die de oorlog bewust heeft meegemaakt. Ik betwijfel het, omdat generaties ook emotionele inzichten aan elkaar overdragen, en dat gebeurt niet via de weg van het verstand en op grond van verstandelijke argumenten.

Ongewild in de goed-foutdiscussie

Bijzonder heikel is het om een beeld te vormen, op basis van wetenschappelijk onderzoek, van ´De houding van de Nederlandse politie tijdens de Tweede Wereldoorlog´, zoals

D.M. de Jaeger dat doet, 'in de grote steden van Noord-Brabant' (proefschrift, Tilburg 1999). De Nederlandse politie werd gezien als de handlanger van de bezetter bij de uitvoering van al diens spraakmakende maatregelen, zoals de Arbeitseinsatz, deportatie van joden, bestrijding van het verzet en opsporing van onderduikers. De houding van de Nederlandse politie stond en staat midden in de goed-foutproblematiek. Opmerkelijk is nu de houding van de schrijver. Hij ziet het als zijn doel om de gebeurtenissen waarbij de Brabantse politie betrokken was, zo uitvoerig mogelijk te ´registreren´ met waar mogelijk ook de omstandigheden waaronder gewerkt moest worden. Het gaat hem om het ´hoe´ en ´waarom´, niet om het beoordelen van dat optreden aan de hand van wat hij noemt een objectieve ´meetlat´ (zo het al mogelijk is om die te maken). Hij acht dit nu meer dan vijftig jaar na de bevrijding ook ´van weinig nut´, ook al duiken de begrippen ´goed´ en ´fout´ nog steeds op met betrekking tot de bezettingstijd, en ook al zal ´in enkele gevallen aan het uitspreken van een waardeoordeel niet ontkomen kunnen worden´, hetzij door expliciete uitspraken, hetzij door een bepaalde toonzetting. Nog vreemder wordt het wanneer de lezer merkt dat de onderzoeker in directe zin partij is. Hij heeft een politiecarrière achter de rug die begon tijdens de bezetting. Door zijn onderzoek wil hij een tegenwicht vormen tegen het emotionele ongenuanceerde beeld van een politie die al te bereidwillig de opdrachten van de bezetter uitvoerde. In het bijzonder is dit proefschrift een pleidooi voor het ´goede´ karakter van het optreden van de ´doorsneepolitieman´. Daarmee staat hij midden in de subjectieve en emotionele (niet te verwarren met geëmotioneerde) goed-foutdiscussie, maar ontvlucht hij tegelijkertijd de consequenties daarvan door ze te minimaliseren.

De speelruimte van de politie, aldus de schrijver, was bijzonder klein. Daardoor werd de rol die zij speelde ´door velen aangemerkt als collaboratie´. Kennelijk wordt het begrip ´collaboratie´ hier gebruikt in de negatieve, afkeurenswaardige betekenis van handlanger-van-een-het-volksleven-bedreigende-vijand. Maar zo stelt hij de vraag: wordt daarmee geen afbreuk gedaan aan ´een groot deel van de politiefunctionarissen, die tijdens de bezetting hebben geprobeerd 'te redden wat er te redden viel´? Nu komen we tot de kern van het betoog. De wijze waarop politiefunctionarissen hieraan vorm hebben gegeven, is de belangrijkste aanleiding van dit onderzoek. Redden wat er te redden was. Daar gaat het om. En wat blijkt dan? Er ontstond een kleine selecte groep van functionarissen die direct betrokken was bij allerlei vormen van georganiseerd verzet. Er was een selecte groep die onvoorwaardelijk hand- en spandiensten verrichtte voor de bezetter. Dat waren voornamelijk functionarissen die na het begin van de bezetting tot het politiecorps waren toegetreden. Dan was er de 'doorsneepolitieman' die een werkwijze ontwikkelde die erop gericht was om zoveel mogelijk lijdelijk verzet te plegen. 'Men zag niets, men hoorde niets en men deed niets'. Daarbij neemt schrijver het op voor de korpschefs die ervoor moesten zorgen dat uit de rapportage naar de bezetter toe moest blijken dat zij achter de maatregelen van de bezetters stonden. Maar in veel gevallen klopte het beeld dat zo opgeroepen werd niet met de werkelijke houding en intenties van de rapporteurs. Daarbij breekt hij ook een lans voor de zogenaamde 'Schalkhaarders' (het op Duitse leest geschoeide nieuwe politiepersoneel). De meeste 'Schalkhaarders' waren, in tegenstelling tot wat de volksopinie daarover zei, bepaald niet 'fout'. De eindconclusie is dan ook dat alles bij al het politieapparaat in de Brabantse steden 'niet (veel) beter maar ook niet (veel) slechter' was dan andere instellingen of beroepsgroepen. En dat is een compliment, want de politie heeft haar werk moeten doen 'onder aanzienlijk moeilijker omstandigheden'. Vandaar dus die nadruk op de omstandigheden waaronder gewerkt moest worden.

Registreren

Schrijver registreert inderdaad. Hij registreert wat zijn bronnen zeggen. Tegelijk registreert hij wat de door hem geraadpleegde literatuur zegt, inclusief de opvattingen van de door hem geraadpleegde schrijvers. Hij voegt daardoor aan het bestaande beeld weinig toe. Toegegeven, het probleem voor hem was dat er nog zo weinig op lokaal gebied is onderzocht, dat hij in dat opzicht pionierswerk moest verrichten. Het is dan ook niet te verwonderen dat de betekenis van de dissertatie meer ligt op de weergave, in de (vertellende) breedte dan in de (analyserende en evaluerende) diepte. Jammer is het dat hij zijn bronnen en literatuur niet in elkaar geschoven heeft en gezocht heeft naar lokale overeenkomsten en verschillen. De dissertatie maakt daardoor te veel de indruk van een opsomming. Maar wie geïnteresseerd is in regionale en lokale geschiedenis tijdens de bezetting (en niet alleen van de politie) vindt genoeg nieuwe en opmerkenswaardige informatie. Daarenboven kan de lezer een keuze maken in overeenstemming met zijn interesse. De dissertatie is verdeeld in drie zones: een 'chronologische zone', waarin vooral aandacht wordt besteed aan de (gevolgen van de) herstructurering van het



De Tilburgse politie in de oorlogsjaren bij de begrafenis van een collega. Rechts is aan het hek van het kerkhof aan de Bredaseweg een bord bevestigd met de tekst 'Der Deutsche... [rest onleesbaar]' (coll. Gemeentearchief Tilburg).

politieapparaat en aan bijzondere (landelijk) ingrijpende gebeurtenissen, de doorwerking daarvan in Noord-Brabant en de houding van de politie daartegenover een 'algemeen thematische zone', waarin aan de orde komen specifieke problemen waarvoor de politie in Noord- Brabant gesteld werd; en een 'bijzonder thematische zone' waarin (facetten van) het politieoptreden in de grote steden van Noord-Brabant (Bergen op Zoom, Roosendaal en Nispen, Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond) onder de loep worden genomen.

Machteloosheid

En dan wordt men toch wel nieuwsgierig naar wat er zoal geschreven is over het optreden en de houding van de politie in Tilburg. Dan stuiten we op drie thema's: de Tilburgse politie en de openbare-ordeproblemen in de jaren 1940 en 1941 (te herleiden tot de confrontatie met de WA en problemen met Duitse militairen), de in Tilburg gelegerde Politie Compagnie Eindhoven (PCE) (1943/1944) en het optreden van majoor Boersma (1942/1944).

Aan het begin van de bezetting staat, en dat geldt niet alleen voor Tilburg, maar ook voor Bergen op Zoom, Breda, 's-Hertogenbosch en Eindhoven, het probleem van de ordeverstoring door de Weerafdeling (WA) van de NSB, gelijkoplopend met de strijd om de gunst van het volk (door NSB, de Nederlandse Unie en in mindere mate het Zwart Front en de NSNAP), in verband met het streven van de bezetter naar een het nationaal–socialisme welgezinde massabeweging. De WA als militante tak van de NSB identificeerde dat met de straat veroveren door provocerend op te treden tegen al degenen die de WA niet welgezind waren en tegen de politie die belast werd met de handhaving van de orde. Een 'ondankbaar' werk, omdat de bezetter niet onverdeeld de zijde van de politie koos en de militante WA de verboden om marsen te houden en provocerend op te treden aan de laars lapte. Het beeld dat geschetst wordt, is niet dat van een politie die toekeek, maar van een politiecommissaris die zich in het defensief gedrongen voelde en achter de feiten aanliep. Het initiatief lag steeds bij de WA. Die voelde dat zij het getij mee had.

De machteloosheid van de politie was ook duidelijk wanneer zij betrokken werd bij incidenten tussen Tilburgers en Duitse militairen. Deze accepteerden niet het gezag van de Nederlandse politie, en de politie kon hooguit een rapport opmaken en de hulp van de Ordnungspolizei inroepen.

Verzetsgeest of ondisciplinair gedrag ?

Het tweede thema, de Politie Compagnie Eindhoven (PCE), is een verhaal waarin Tilburg slechts zijdelings een rol speelde. De compagnie was van juli 1943 tot midden augustus 1944 gelegerd in de Willem II kazerne in Tilburg en stond onder toezicht van de Tilburgse korpschef, majoor Boersma. Hier stuiten we op de conclusie van schrijver dat 'Schalkhaarders', in tegenstelling tot wat de publieke mening ervan zegt, bepaald niet 'fout' waren. Ook al werd van hen gevraagd een bereidheid om mee te werken aan de Nieuwe Orde en loyaal te zijn ten opzichte van de bezettende macht, moet, aldus schrijver, geconstateerd worden dat slechts een klein deel van de leden van de compagnie lid was van nationaal – socialistische organisaties of dienst had gedaan in Duitse militaire organisaties. Maar dat niet alleen. Regelmatig waren er binnen de compag-

nie personeelsproblemen. Leden ervan gingen op verlof en doken onder. In augustus 1943 weigerde een onderwachtmeester de Germaanse groet te brengen. Bij het lossen van wapens in november 1943 werden revolvers, munitie en wapenstokken ontvreemd om die door te spelen naar de illegaliteit. De vijf daarbij betrokken politiefunctionarissen werden overgebracht naar een concentratiekamp in Duitsland. Twee onderwachtmeesters maakten zich schuldig aan afpersing. Op 15 augustus 1944 werd de compagnie als 'strafmaatregel (...) in verband met de gedragingen van de compagnie' naar Amsterdam overgeplaatst. In Amsterdam werd de compagnie ondergebracht bij het politiebataljon Amsterdam. Ook toen (het was intussen 'Dolle Dinsdag') doken een aantal leden van de PCE en het bataljon onder en werd een wagen met materiaal, waaronder wapens, van het bataljon achtergelaten. Op 11 september 1944 greep de Grüne Polizei in. Het personeel mocht kiezen voor aansluiting bij de Duitse politie of de Landwacht of voor tewerkstelling in het kader van de Arbeitseinsatz. Al bij het vertrek uit Tilburg werden dertig mensen apart gehouden en met vijf andere in Nijmegen gedetacheerde leden van de compagnie overgebracht naar Duitsland. Vijfendertig leden van de voormalige PCE die in Amsterdam weigerden zich aan te sluiten bij de Duitse politie (voor aansluiting bij de Landwacht had niemand belangstelling), werden overgebracht naar het kamp Neuengamme. Slechts vier van hen overleefden dit kamp. Het typische is dat schrijver zich hier onthoudt van een waardeoordeel en zich beperkt tot de opmerking dat de Politie Compagnie wel 'een bijzondere prijs' moest betalen. De vraag is alleen waarvoor. Voor verzetsdaden? of voor ondisciplinair gedrag? Ondisciplinair gedrag maakte iemand niet automatisch tot 'goed', maar kon wel leiden tot opsluiting in een concentratiekamp.

Notoir 'fout'?

Het laatste thema is de rol van de majoor-korpscommandant Hendrik Boersma. Aan de hand van zijn dagorders wordt nagegaan hoe hij zich opstelde ten opzichte van diverse kwesties. Daaruit komt naar voren dat hij het politiekorps min of meer zag als een militaire eenheid en zich verzette tegen de sfeer van laksheid die er naar zijn mening kennelijk bestond, met name op het gebied van controle van het verkeer en de vervulling van nachtelijke diensten. Boersma wordt door schrijver ook gekarakteriseerd als de volbloed nationaal-socialist die geen mededogen kende als het ging om het arresteren van joden. Maar daar stuit hij op wat hij noemt 'onverklaarbaar gedrag'. Boersma zou namelijk kort voor de eerste grootscheepse deportatie van Tilburgse joden, eind augustus 1942, de oproepingskaarten een dag te vroeg hebben laten bezorgen door adjudant Neve, die gekarakteriseerd werd als 'goed', bij de betrokken joden, waardoor zij de kans kregen nog onder te duiken. En nu probeert schrijver door indirecte bewijzen aan te tonen (voor zichzelf ?) dat dit 'op geen enkele wijze in te passen [is] in zijn normale gedragspatroon'. Schrijver gaat ervan uit dat een nationaal-socialist zo iets eenvoudig niet kan doen. Maar hij deed het kennelijk wel, althans de procureur-generaal gebruikte dit argument voor de Raad van Cassatie om in plaats van de doodstraf een gevangenisstraf te eisen van vijftien jaar met aftrek van voorarrest. Nu is geen enkel gedrag onverklaarbaar, hoe vreemd dat gedrag ook lijkt. Kan het zijn dat de nationaal-socialist Boersma door zijn nationaal-socialistische retoriek de indruk wilde wekken tegenover zijn nationaal-socialistische superieuren dat hij de juiste man was op de juiste plaats, maar dat de mens Boersma in conflict kwam met de nationaal-socialist toen het op hetzelfde moment om het lot van 124 mensen ging? Ik weet het niet. Het is maar een suggestie ter overweging. Wel weten we uit Boersma's correspondentie dat hij niet gelukkig was met het optreden van zijn ondergeschikte Piet Gerrits en dat hij zich van hem wilde ontdoen, zij het wel in een laat stadium.

Hoe 'goed' was nu de sterke arm in Tilburg ?

Boersma, Gerrits en Burger zijn de drie politiefunctionarissen in Tilburg geweest die de 'speelruimte' voor de niet-nationaal-socialistische politiefunctionarissen 'bijzonder klein maakte'. Die speelruimte werd nog verder verkleind door de aanwezigheid van de Ordnungspolizei. En het uitvoerend personeel ondervond ook weinig steun van de lagere politie-officieren.

Hoe 'goed' was de sterke arm in Tilburg ? Op deze vraag krijgen we geen antwoord. Er was kennelijk een selecte groep van notoir 'fouten'. Er bestond kennelijk onder de topleiding een laag van lagere politie-officieren waarvan de houding op zijn minst gezegd twijfelachtig was. Maar hoe stond het dan met de subalterne functionarissen? Daar krijgen we eenvoudig geen beeld van. Zij kregen geen speelruimte en geen steun. Zij komen niet uit de verf. Of konden zij niet uit de verf komen? Dat is tenminste de indruk die achterblijft na lezing.

D.M. de Jaeger, *De houding van de Nederlandse politie tijdens de Tweede Wereldoorlog in de grote steden van Noord-Brabant* (Tilburg, H. Gianotten BV, 1999), XXII, 446 blz. ISBN 90-6663-041-8, *f* 45.

Tilburg kort

Tilburg signalement XXXX

Renate van de Weijer, 'Een eeuw verandering in wooncultuur. Tilburgse arbeidershuizen: van wevershuis tot hippie-woning', in: *Traditie. Tijdschrift over tradities en trends*, 5 (1999), nr. 2, p. 29-32.

Henk Roosenboom, 'Om de "tught der jeught". Dorpsonderwijs in de Meierij, 1648-1795: onderwijs of opvoeding?', in: *Brabants Heem*, 51 (1999), nr. 1, p. 1-9.
N.B. Tilburg passim.

Jan Coppens, 'Het licht van de negentiende eeuw. De komst van de fotografie in Noord-Brabant', in: *Brabants Heem*, 51 (1999), nr. 1, p. 10-16.
N.B. Tilburg passim.

Henk Langenhuijsen, 'Megens: "Ik probeer de verloren tijd terug te halen". Nieuwe bundel van Albert Megens en graficus Walter Kerkhofs', in: *Brabant Cultureel*, 48 (1999), nr. 5, p. 14-15.

Albert Megens en Walter Kerkhofs, *Tussen aftrap & opstap* (Tilburg, Fado Press, 1999).
N.B. Bibliofiele bundel (oplage 145 exemplaren) van Tilburgse dichter en beeldend kunstenaar, *f* 42,50.

Nico de Beer, *Zwaluwen* (Uitgeverij Servo, 1999). ISBN 90-57860-08-2, *f* 26,50.
N.B. Roman van in Tilburg geboren auteur.

Ronald Peeters, *Koning Willem II, opperbevelhebber van het leger en grootgrondbezitter in Tilburg* (Tilburg, Gemeente Tilburg, 1999), 35 blz., geb.

Cees van Raak, *De poëzie lacht op straat. Gebeitelde gedichten in Tilburg* (Tilburg, Syntax Publishers, 1999), 78 blz. ISBN 90-361-9909-3, *f* 25. Postbus 90153, 5000 LE Tilburg (tel. 013-466 29 09).

Ed Schilders (red.), *Geschreven stad* (Tilburg, Syntax Publishers, 1999), 177 blz. ISBN 90-361-9919-0, *f* 35.

Anton van Dorp, *100 jaar Caecilia kerk. Een geschiedenis van de parochie St. Caecilia te Enschot 1898-1999* (Berkel-Enschot, R.K. Kerkbestuur St. Caecilia, 1999), 144 blz., geïll., geb. ISBN 90-9012463-2, *f* 35.

Joost van der Loo, 'De geschiedenis van de fotografie in Udenhout en Berkel-Enschot', in: De Kleine Meierij, 50 (1999), nr. 1, p. 28-35.

Paul van Dun, *Acht eeuwen uit 'n goei vat . De bier- en brouwerijgeschiedenis van 's-Hertogenbosch en omgeving* ('s-Hertogenbosch, Heineken Brouwerij, 1998), 168 blz., geïll., geb. ISBN 90-9011688-5, *f* 49,50 (verkrijgbaar bij Drukkerij-Uitgeverij H. Gianotten te Tilburg of via de boekhandel).
N.B. Tilburg passim.

Jan Trommelen en Jan van Iersel, *Volt tussen gloeilamp en hoogspanningstrafo, 1909-1999* (Tilburg, 1999) 72 blz., *f* 5,-. Verkrijgbaar bij het Gemeentearchief Tilburg.

Goirlenaren en hun St.-Jan. Jaarboek 1998 (Goirle, Heemkundige Kring 'De Vyer Heertganghen', 1999), 192 blz., ISBN 90-75279-05-1.
N.B. Tilburg passim.

Ton Vialle, *'Rijke ervaring', twintig jaar Tilburgse kermis in beeld* (Tilburg, 1999), 265 blz., *f* 90. Voor informatie: Gemeentelijk Informatiecentrum Tilburg.
N.B. Betreft een opsomming van de attracties vanaf 1979 tot en met 1998.

Han van Meegeren e.a., *11.8.1999 12:27. Zonsverduistering in Tilburg* (Tilburg, 1999, Drukkerij Gianotten), 35 blz., geïll., 12 losse foto's, in map, ISBN 90-6663-043-4, *f* 29,95.

Ronald Peeters

Tentoonstelling Volt 1909-1999

Negentig jaar geleden, op 26 mei 1909, werd de N.V. Volt opgericht met het doel 'het fabriceren en verkopen van metaaldraadgloeilampen en onderdelen daarvan, niet alleen voor Nederland maar ook voor de export'. Tussen 1918 en 1925 is het bedrijf uitgegroeid tot een grote gloeilampenfabriek. In de belangengemeenschap die in 1920 met Philips was ontstaan, bleef Volt met eigen merken en met eigen vertegenwoordigingen over de gehele wereld werken. Na 1925 volgde met de opkomst van de radio de omschakeling van lampenfabriek naar fabriek van onderdelen voor elektronische apparaten, zoals transformatoren, radiobuizen, condensatoren en spoelen. Zelfs de eerste Philipsradio, het model 2501, is bij Volt in productie geweest. Begin jaren vijftig, toen de televisie zich aandiende, werd voortvarend de aanmaak van televisieonderdelen aangepakt.
Zowel sociaal, economisch als technisch heeft het bedrijf een zeer grote invloed gehad op de gehele regio inclusief het noordelijk deel van België. Tienduizenden mensen vonden in die negentig jaren hun bestaan in dit bedrijf. In de jaren zestig had men ca. 5100 mensen in dienst. Vele nu florerende gereedschapmakerijen in Tilburg e.o., vaak verenigd in de Branchevereniging Tilburgse Gereedschapmakerijen, vonden hun oorsprong in Volt.
Op 15 januari 1999 is het bedrijf Volt, na een bestaan van 90 jaar, definitief gesloten.
In 1978 werden de her en der aanwezige historische producten die ooit bij Volt werden geproduceerd samengebracht in een heus museumpje. Tevens werd een inventarislijst opgesteld. Toen de sluiting van het bedrijf een feit werd, rijpte het plan deze verzameling voor de toekomst te behouden. Belangrijke onderdelen van het bedrijfsarchief en de fotocollectie gingen naar het concernarchief van Philips in Eindhoven, terwijl het resterende deel bij het Gemeentearchief Tilburg werd ondergebracht.

In het Gemeentearchief Tilburg (Kazernehof 75) is van 15 juni t/m 11 september 1999 de tentoonstelling 'Volt tussen gloeilamp en hoogspanningstrafo, 1909-1999' ingericht die een selectie laat zien van die producten, aangevuld met archiefstukken en vele foto's.
Onder gelijknamige titel verscheen tevens in een geheel nieuw jasje (met kleurenfoto's) de door Jan van Iersel geactualiseerde herdruk van het eerder bij het 75-jarig bestaan uitgebrachte boekje van Jan Trommelen, 'Volt 1909-1984', een posthume hommage aan deze bekende Tilburgse amateur-historicus en oud-medewerker van Volt. Verkrijgbaar in het Gemeentearchief voor f 5,-.
Openingstijden tentoonstelling: dinsdag, woensdag, donderdag van 9.00-17.00 uur; donderdag 19.00-22.00 uur (behalve in juli en augustus); vrijdag 9.00-12.30 uur.
Internetadres: gemeentearchief.tilburg.nl

Ronald Peeters

Volt 1909-1999

Kenmerkend voor de industriële ontwikkeling in Tilburg in de negentiende en (het grootste deel van) de twintigste eeuw was de textielnijverheid, meer specifiek gezegd de wollenstoffenindustrie. Het belang van ande-

re industriële sectoren is naar mijn mening altijd wat onderschat. Toch zijn juist buiten de textielindustrie de twee grootste bedrijven ontstaan die Tilburg in de twintigste eeuw heeft gekend: de Centrale Werkplaats van de Staatsspoorwegen (vanaf 1868) en de Volt (vanaf 1909). Wanneer de grote lijnen van de geschiedenis getrokken worden, blijkt dat deze bedrijven niet alleen voor de economische ontwikkeling en werkgelegenheid van groot belang geweest zijn voor Midden-Brabant, maar dat ze ook uit sociaal-cultureel oogpunt een meer dan gemiddelde invloed hebben gehad.

Het boekje ´Volt. Tussen gloeilamp en hoogspanningstrafo 1909-1999´ van Jan van Iersel en Jan Trommelen schetst vooral de technische en economische ontwikkeling van het bedrijf Volt. Dat gebeurt in chronologische volgorde te beginnen met de oprichting in 1909. Volt is toen als zelfstandige metaaldraadgloeilampenfabriek aan de Nieuwe Goirleseweg ontstaan.
Tussen wat nu de Voltstraat is en de Groenstraat ontwikkelde zich een groot industrieel complex. Eind jaren zestig kwam daar nog een vestiging bij op het industrieterrein Kraaiven aan de Zevenheuvelenweg (Volt-Noord).
Bekendheid heeft het bedrijf vooral

Reclame voor de Volt in 1913 (coll. GAT).



gekregen als de Philipsdochter die vanaf de jaren twintig de grootste werkgever was in Tilburg, en dat meer dan een halve eeuw zou blijven. In 1971 telde het bedrijf in Tilburg 3187 werknemers en met de vestigingen Turnhout en Oosterhout meer dan 5000. Het belang voor de Tilburgse economie is daarmee duidelijk.
Het boekje Volt 1909-1999 volgt de ontwikkeling van het bedrijf vanaf het ontstaan in 1909 tot aan de sluiting in 1999. Het is daarmee een uitbreiding van het boekje uit 1984 van Jan Trommelen (overleden in 1999), die dan ook als medeauteur wordt vermeld.
Anderen maken thans gebruik van de fabriekscomplexen in Tilburg-Zuid en Tilburg-Noord. Het eigen Volt-sportcomplex, de Ezelvense akkers, heeft al eerder plaatsgemaakt voor woningbouw. De foto van de Voltharmonie op pagina 69 mag als typerend worden beschouwd voor de vele verenigingen die onder de naam Volt uit het bedrijf zijn voortgekomen. Vele daarvan bestaan nog, soms onder een andere naam. Het bedrijf was meer dan alleen een onderdeel van de metaalindustrie of later elektrotechnische industrie. In het boekje komt dat zijdelings ter sprake, maar het was dan ook geen uitgangspunt voor de samensteller(s).
In het rijk geïllustreerde boekwerk van 72 pagina´s zijn de opkomst, bloei en neergang van het twintigste eeuws bedrijf Volt weergegeven, met alle ontwikkelingen van de gebouwen en productietechnische zaken. De samenstellers hebben daarmee een waardevolle bijdrage geleverd aan de geschiedschrijving van Tilburg.

Henk van Doremalen

Jan Trommelen en Jan van Iersel, Volt tussen gloeilamp en hoogspanningstrafo, 1909-1999 (Tilburg, 1999), 72 blz., f 5,-. (Verkrijgbaar in Gemeentearchief Tilburg en Philipswinkel).

De Vreede Reeks

De vrij onbekende en aan de KUB gelieerde Tilburgse uitgeverij Syntax Publishers is met een opmerkelijke boekenserie gekomen: De Vreede Reeks, genoemd naar Pieter Vreede (1750-1837), drijvende kracht in 1795 bij de erkenning van Brabant als zelfstandig gewest. Het is een serie over culturele aspecten van Brabant. De eerste twee delen zijn Tilburgse initiatieven.

In 1992 wilde Leo Pot, directeur van de Schouwburg Tilburg, de renovatie van de cultuurtempel luister bijzetten. Hij kwam met het idee om in en rondom de schouwburg ingebeitelde gedichten van niet meer dan vier regels in een twintigtal hardstenen trottoirtegels te vereeuwigen (zie 'Tilburg', 1994, nr. 1, p. 25-26). Cees van Raak maakte er een fraai vormgegeven boekje over. Hij publiceert in 'De poëzie lacht op straat' niet alleen de gerealiseerde tegelgedichten, maar ook de acht gedichten die er ooit gelegen hebben, maar thans verdwenen zijn (de poëzie lag op straat). Van Raak publiceert de volledige tekst van de gedichten en geeft op een uitklapbare plattegrond de precieze plaats aan waar de tegels te vinden zijn. De teksten van de tegels die er nog liggen (de poëzie ligt op straat) zijn tweemaal van Hugo Claus, Jules Deelder, K. Schippers en Paul van Ostaijen. Met één gedicht zijn vertegenwoordigd: Judith Herzberg, J.A. Emmens, J.P. Guépin, C. Buddingh', Wim de Vries, Ellen Warmond, Hans Faverey, Lucebert, Jan G. Elburg, Hans Dorrestijn, Rudi ter Haar en Marijke Boon. Opmerkelijk genoeg zijn er geen Tilburgse dichters onder dit gerenommeerde gezelschap te vinden. Van Raak weet daar wel raad mee. Voor de acht tegels die in de loop der jaren om welke reden dan ook zijn verdwenen, doet hij nu de gemeente Tilburg een aanbod: acht mooie gedichten ter vervanging van de verdwenen poëzie, maar nu uit de kokers van Tilburgse dichters, zijnde Tymen Trolsky, Jace van de Ven, Kees van Kalmthout, Ko de Laat, Masje Kooiman, Fred Lahaye en natuurlijk Cees van Raak. Daaronder het onvolprezen gedicht 'Contactadvertentie' van Ko de Laat ('Man/zoekt/dito/vrouw'). Gemeente Tilburg: doen!

Vanaf januari 1997 verscheen de rubriek 'Geschreven stad' in het Brabants Dagblad. Dertig auteurs schreven een of meerdere korte verhalen of gedichten over hun stad Tilburg, die onder redactie van Ed Schilders als deel 2 van De Vreede Reeks nu in bun-

delvorm zijn uitgegeven. De vormgeving is met dezelfde ringband in rug gebonden en met een uitklapbare plattegrond zoals in het bovengenoemde eerste deel. Het omslag, met een digitaal bewerkte kleurenfoto, ademt een magisch realistische sfeer uit. De indeling van het boek is alfabetisch naar straatnaam. De locaties zijn op die plattegrond terug te vinden. De bijdragen zijn over de gehele stad verspreid. Tilburg als een literaire staalkaart. De meeste verhalen zijn autobiografisch, vaak mijmerend bij beelden die bij de Tilburgers nog op het netvlies liggen. Deze beelden hadden versterkt kunnen worden met foto's uit die tijd. Ze staan er niet in. Het boek moest denk ik meer literair dan documentair van karakter zijn. Dit doet echter niets af aan het 'literaire' talent dat onze stad rijk is en dat in deze bloemlezing tentoongespreid wordt.

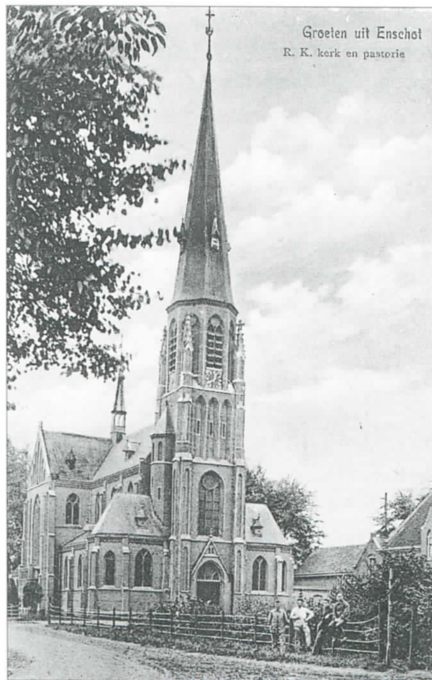
Je moet ook een behoorlijke insider (Tilburger) zijn om te snappen waarom bijvoorbeeld het verhaal van Berry van Oudheusden in de Enschotsestraat is gesitueerd. Het gaat blijkbaar over een enigszins luguber schoolreisje naar het slachthuis, en dat stond aan de Enschotsestraat. Maar het boek is vooral voor die insiders bedoeld die de situaties en locaties herkennen. Daar gaat het om, mijmeren over het oude Tilburg. Literaire nostalgie.

Ronald Peeters

De Vreede Reeks deel 1: Cees van Raak, De poëzie lacht op straat. Gebeitelde gedichten in Tilburg (Tilburg, 1999), 78 blz. ISBN 90-361-9909-3, f 25.
De Vreede Reeks deel 2: Ed Schilders (red.), Geschreven stad (Tilburg, 1999), 177 blz. ISBN 90-361-9919-0, f 35.
Syntax Publishers , Postbus 90153, 5000 LE Tilburg (tel. 013-466 29 09).

100 jaar St. Caeciliakerk te Enschot

Jubilea zijn vaak aanleiding om terug te blikken in het verleden en vele historische feiten betreffende de instellingen of gebouwen die zoveel jaren bestaan, uit te zoeken en voor het nageslacht vast te leggen. De Enschotse parochie St. Caecilia bestond in 1998 een eeuw en dat moest uiteraard gevierd worden. Anton van Dorp heeft er een



(coll. Gemeentearchief Tilburg).

gedegen gedenkboek over geschreven, fraai vormgegeven door William Coolen.

Het boek begint met een kerkhistorisch overzicht vanaf de Middeleeuwen. In 1319 werden de kerken van Enschot (Sint Michiel) en Tilburg (Sint Dionysius) samengevoegd en kwamen ze in handen van één geestelijke, de pastoor van Tilburg. Er blijft echter sprake van twee parochies. De Enschotse kerk is in de loop der jaren zo in verval geraakt dat het een ruïne werd die in 1839 gesloopt zou worden. Alleen de Oude Toren is er thans nog van overgebleven. Na 1648 is de kerk in handen van de protestanten gekomen en in 1677 werd het de katholieke Enschottenaren toegestaan een schuurkerk aan de Enschotsebaan in gebruik te nemen, toegewijd aan Sinte Caecilia Dat was niet verwonderlijk, want al in de oude kerk was er een bloeiende Caecilia-erering met een altaar, een klok (1445) en een broederschap. In 1765 werd er een nieuwe schuurkerk gebouwd. Van 1233 tot 1826 hadden kanunniken van de nobertijner abdij van Tongerlo de zielzorg in Enschot. Een aardig verhaal is dat van abt Godefridus Hermans van Tongerlo die in 1799 door de Fransen uit zijn abdij was verdreven en op zijn vlucht uiteindelijk in Haaren was aangeland, waar hij door vermoeienissen en emoties op de pastorie is overleden. De pastoor wilde hem in de schuurkerk te Enschot begraven. In 1949 hebben er archeologische opgravingen plaatsgevonden en werden de fundamenten van de schuurkerk blootgelegd, echter van Hermans werden geen stoffelijke resten ontdekt. Wel zijn er in de jaren zestig bij graafwerkzaamheden voor de pastorie nog enkele menselijke botten aangetroffen. Het mysterie is echter nog niet opgelost, aldus Van Dorp.

In 1862 kreeg de toenmalige pastoor Smets van paus Pius IX toestemming tot afzonderlijke zegening van water dat bij gebruik genezend zou werken of zou beschermen tegen lichaams- en zielsziekten en vergiffenis van alle zonden zou schenken. In de volksmond werd het St. Jobswater genoemd. De verering van de Heilige Man Job was geboren en nog steeds stromen vele bedevaartgangers tijdens het octaaf van 10 tot 18 mei jaarlijks naar Enschot. Na de dood van pasoor Joannes Smets zou zijn opvolger Franciscus Corsten de opdracht krijgen een nieuwe neo-gotische St. Caeciliakerk te bouwen die op 7 mei 1899 kon worden ingezegend. De oude schuurkerk werd pas in 1904 afgebroken.

Het boek vervolgt chronologisch de lotgevallen van kerk en parochie onder de diverse pastoors. Ook het rijke Roomsche Leven, het verenigingsleven en devotie komen ruimschoots aan bod. Van Dorp beperkt zich in zijn boek niet alleen tot het opsommen van feiten. Hij weet op basis van gedegen bronnen- en literatuuronderzoek de vele historische gegevens in een goedlopend verhaal en in een bredere context te plaatsen, zodat daarmee een betrouwbaar beeld verkregen wordt van de kerkelijke geschiedenis van Enschot. Zo behoren gedenkboeken te worden gemaakt.

Ronald Peeters

Drs. Anton van Dorp, 100 jaar Caeciliakerk. Een geschiedenis van de parochie St. Caecilia te Enschot 1898-1998 (Berkel-Enschot, R.K. Kerkbestuur St. Caecilia, 1999), 144 blz., geïll., geb. ISBN 90-9012463-2, f 35. Verkrijgbaar bij de pastorie te Enschot, Kerkstraat 2, 5056 AC Berkel-Enschot (tel. 013 – 533 12 15).

Noormannen aan de Leij

Hebben er ooit Noormannen rondgelopen in Brabant? Als we Ad Laarhoven mogen geloven wel. Volgens deze Helmonder hebben de Noormannen rond het jaar 1000 in West- en Midden-Brabant een welvarende Vikingstaat gesticht. En dat is nog niet alles: hij is er heilig van overtuigd dat de Midden-Brabanders, in het bijzonder de Tilburgers en Oisterwijkers, afstammelingen zijn van de Vikingen. In een interview in het Brabants Dagblad van 17 januari 1996 zet Laarhoven zijn theorie uiteen, compleet met schaalmodellen van een houten burcht en een Vikingschip.

Laarhoven kwam tot zijn opzienbarende conclusie na jaren van historisch onderzoek, waarin hij de stamboom van de familie (Van) Laarhoven tot aan de dertiende eeuw wist te ontrafelen. Volgens zijn theorie stamt de familienaam Van Laarhoven af van het in Noorwegen gelegen Laerdal, en heeft de naam, zoals taalkundigen menen, niets te maken met een 'ho(e)ve' (boerderij), gelegen in het 'laar' (een open plek in het bos).

Het is tragisch dat een zo onwaarschijnlijke theorie volledig het leven is gaan beheersen van een man die toch alle respect verdient voor zijn uitputtend genealogisch onderzoek.

Het doet ons onwillekeurig denken aan de ideeën van de vroegere streekarchivaris Albert Delahaye, die altijd heeft beweerd dat de geschiedschrijving van Nederland tussen de vierde en tiende eeuw een vervalsing is: Bonifacius is niet in Dokkum vermoord maar in Duinkerken, Willibrordus was nooit in Nederland, en Nijmegen is nooit de zetel geweest van Karel de Grote.

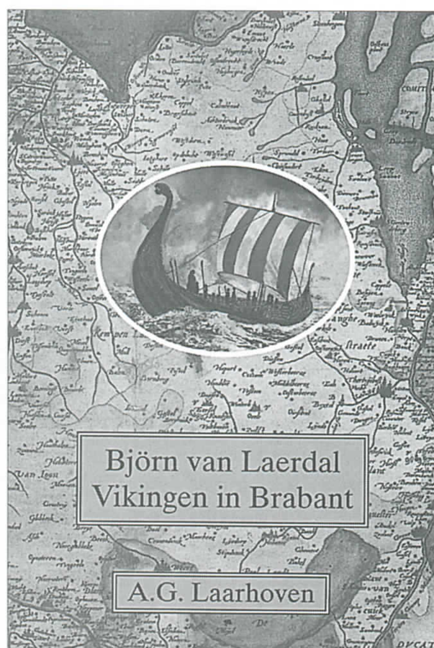
Zijn Vikingtheorie heeft Laarhoven verwerkt in een historische roman, getiteld: *Björn van Laerdal. Vikingen in Brabant*. De hoofdpersoon, Björn, is in het jaar 955 met zeven schepen vanuit Noorwegen op weg naar Brittannia. Door toeval komen ze echter in West-Brabant terecht. Allereerst 'bevrijden' ze de inwoners van het Land van Strijen van hun overheerser: *Vermoeid van de enorme inspanning leunde Björn op zijn zwaard en overzag het slagveld dat bezaaid lag met gevallenen*. Vervolgens nemen Björn en zijn mannen Geertruij op den Berg in. Björn besluit dan om zich permanent in Brabant te vestigen. Zijn voornaamste bezigheid wordt nu het afbakenen van zijn territorium. Nabij de samenvloeiing van de riviertjes de (Breede) Aa en de Marc bouwt hij een borg.

Zoals het hoort in een historische roman huwt Björn de dochter van een van zijn vroegere 'vijanden', met wie hij nu in harmonie leeft. Björn is een man die alle denkbare goede menselijke eigenschappen in zich verenigt, en het zal daarom menig lezer moeite kosten om geen afkeer te krijgen van deze hypothetische stamvader van de Van Laarhovens.

Laarhoven geeft er in zijn roman blijk van, veel te weten van de Brabantse geschiedenis. Helaas is hij omwille van zijn Vikingtheorie genoodzaakt historische feiten te vervangen door of aan te vullen met verzinsels. Zo sticht Björn's tweede zoon, Tilli geheten, op een verhoogd gedeelte *tussen de Leye en de Donga* een burcht *ongeveer vier uur gaans oostelijk van Breda*. Dat deze burcht de naam *Tillisborg* krijgt, zal niemand verbazen. De auteur gaat hiermee echter wel voorbij aan het feit dat de naam *Tilliburgis* bijna drie eeuwen eerder reeds wordt genoemd in een akte van St. Willibord. Of is deze akte misschien een vervalsing?

Om zijn theorie te bewijzen wil Laarhoven nog een archeologisch onderzoek (laten) uitvoeren in de omgeving van Breda. De uitslag hiervan zien wij met vertrouwen tegemoet.

Rob van Putten



A.G. Laarhoven, Björn van Laerdal. Vikingen in Brabant (Tilburg, Uitgeverij NAS), 1998. ISBN 90-75372-05-1. Prijs: f 29,95. Postbus 9053, 5000 HB Tilburg.

150 jaar sterfdag Willem II

Op 17 maart 1849 overleed koning Willem II in Tilburg. Op 17 maart 1999 werd dat feit herdacht met een tentoonstelling in het Gemeentearchief Tilburg en een fraaie door Ronald Peeters samengestelde publicatie. Deze publicatie is een bewerking van een in 1987 uitgeven boekje over koning Willem II,die zo´n opmerkelijke band had met Tilburg. Inhoudelijk gaat de publicatie uit 1999 in op de rol van Koning Willem II als opperbevelhebber van het leger, ondernemer en grootgrondbezitter in Tilburg. Meer dan in het eerder door de Juniorkamer uitgegeven boekwerk is deze publicatie voorzien van illustraties in kleur. In de vorm van literatuur en bronnen is een goed overzicht voorhanden van materiaal waarin de relatie koning Willem II en Tilburg tot uiting komt.

Heel opmerkelijk vond ik het feit dat de gemeente Tilburg de kosten van de uitgave,die op korte termijn gerealiseerd moest worden, voor haar rekening nam. Een geste van publieksvriendelijke aanpak van geschiedenis en geschiedschrijving die meer zou mogen voorkomen. Het feit dat de publicatie 'om niet' beschikbaar kon worden gesteld, maakt de drempel om de fraaie uitgave te verkrijgen bijzonder laag.

Henk van Doremalen

Ronald Peeters, Koning Willem II. Opperbevelhebber van het leger, ondernemer en grootgrondbezitter in Tilburg (Tilburg, gemeente Tilburg, 1999), 35 blz., geb. N.B. Niet meer verkijgbaar.

Begunstigers: